



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 15]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 12, 2017/पौष 22, 1938

No. 15]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 12, 2017/PAUSA 22, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 2 जनवरी, 2017

सं. टीएएमपी/38/2016-एमओपीटी—इस प्राधिकरण द्वारा, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए, दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए, मुरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान 17 नवंबर, 2016 को किया गया था। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ आदेश (स्पीकिंग) को अधिसूचित करने में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, प्राधिकरण ने केवल दरमान, तुरंत अधिसूचित किये जाने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 17 नवंबर, 2016 को प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान, भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 434 पर 30 नवंबर 2016 को अधिसूचित किए गए हैं। कथित अधिसूचना में उल्लेख किया गया है कि यह प्राधिकरण समयानुसार में स्पीकिंग आदेश को अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण, एतत् द्वारा, एमओपीटी के दरमानों से संबद्ध सामान्य संशोधन के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित स्पीकिंग आदेश, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/38/2016-एमओपीटी

मुरमुगांव पत्तन न्यास

—

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(नवंबर 2016 के 17वें दिन पारित)

यह मामला, मुरमुगांव पतन न्यास(एमओपीटी) के दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए, मुरमुगांव पतन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 30 जून, 2016 के बारे में है।

2. एमओपीटी के वर्तमान दरमान पिछली बार, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/43/2012-एमओपीटी दिनांक 14 जून, 2013 को अनुमोदित किए गए थे जो दिनांक 19 जुलाई, 2013 को भारत के राजपत्र में राजपत्र संख्या 196 पर अधिसूचित किया गया था। एमओपीटी के दरमानों की वैधता कथित आदेश में 31 मार्च, 2016 तक निर्धारित की गई थी।

3.1. एमओपीटी ने दिनांक 23 मार्च, 2016 के पत्र के द्वारा सूचित किया कि वर्तमान दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक है और वह प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत प्रशुल्क में संशोधन हेतु प्रस्ताव तैयार कर रहा है। अतः, दरमानों में संशोधन के लिए जब तक प्रस्तुत किया जाने वाला प्रस्ताव, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हो जाता है, एमओपीटी ने मौजूदा दरमानों की (विशेष दर सहित) वैधता 30 जून, 2016 या संशोधित दरमानों की वैधता के अधिसूचित हो जाने की तिथि तक जो भी पहले हो, बढ़ाने का अनुरोध किया था।

3.2. एमओपीटी के अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण द्वारा एमओपीटी के वर्तमान दरमानों की वैधता प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/43/2012/एमओपीटी दिनांक 30 मार्च, 2016 तक या संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि इस शर्त के साथ बढ़ा दी गई थी कि 01 अप्रैल, 2016 के बाद एमओपीटी के प्रति कोई अतिरिक्त अधिक्य होने पर वह महापतन न्यासों के लिए प्रशुल्क निर्धारण की नयी नीति, 2015 के अनुसार अधिशासित किया जाएगा। एमओपीटी को दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 30 अप्रैल, 2016 तक हर हालत में प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था।

3.3. तथापि, एमओपीटी ने प्रशुल्क नीति के अनुसार, दरमानों में सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव, अपने पत्र दिनांक 30 जून, 2016 को प्रस्तुत किया जिसका विवरण आगे किया जाता है:-

3.4. एमओपीटी द्वारा किए गए उल्लेखों का सारांश इस प्रकार है:-

- (i) सामान्य संशोधन का प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 और टीएएमएम द्वारा जारी दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए तैयार किया गया है। एमओपीटी की कार्य स्थिति के अनुसार वार्षिक राजस्व मांग रुपये 408.29 करोड़ है।
- (ii) वार्षिक राजस्व मांग में अपेक्षित बढ़ोत्तरी को ध्यान में रखते हुए पत्तन इस पर चर्चा की है और दरमानों में प्रस्तावित बढ़ोत्तरी की है जिसे प्रयोक्ता वहन कर सकता है। यह प्रस्ताव बोर्ड की 24 मई, 2016 को आयोजित बैठक में प्रस्तुत किया गया तथा बोर्ड द्वारा पोत संबंधी प्रभागों में 50 प्रतिशत वृद्धि तथा कार्गो संबंधी प्रभागों में 40 प्रतिशत वृद्धि के प्रस्ताव का अनुमोदन किया है। बोर्ड ने, पतन प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा के पश्चात, प्रस्ताव में संशोधन के लिए अध्यक्ष को प्राधिकृत किया है।
- (iii) बोर्ड द्वारा अनुमोदित प्रस्ताव पर विभिन्न बैठकों में उपयोक्ताओं के साथ चर्चा की गई जिनमें पोतो के एजेंट, स्टीवडोर्स, कार्गो आयातक और निर्यातक शामिल थे। चर्चा के आधार पर प्रस्तावित

वृद्धि और कुछ शर्तों में कुछ आशोधन किए गए और बैठकों में दिए गए कुछ सुझावों पर विचार किया गया।

3.5. एमओपीटी के प्रस्ताव की प्रमुख विशेषताएं इस प्रकार हैं :

- (i) वार्षिक राजस्व मांग का विस्तृत विवरण **प्रपत्र-1** में दिया गया है। एआरआर रुपये 408.29 करोड़ आकलित किया गया है। एमओपीटी द्वारा एआरआर संगणन का सारांश, नीचे तालिका में दिया गया है:

रु. लाखों में				
क्रम सं.	विवरण	व1 (2011-12)	व2 (2012-13)	व3 (2013-14)
(1)	कुल व्यय (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)			
(i)	प्रचालन व्यय(मूल्यहास सहित)	19734.39	19572.33	17903.48
(ii)	प्रबंधन और सामान्य ऊपरि व्यय	6154.76	6404.06	6204.16
(iii)	वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	9446.86	9388.24	11234.75
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	घटाएं - समंजन :			
(i)	संपदा संबंधी व्यय			
	(क) प्रचालन व्यय(मूल्यहास सहित)	798.01	854.85	699.30
	(ख) आबंटित प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरिव्यय	248.88	279.71	242.33
	(ग) आबंटित वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	291.19	308.96	325.89
	उपयोग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1338.08	1443.52	1267.52
(ii)	रेलवे संबंधी व्यय			
	(क) प्रचालन व्यय(मूल्यहास सहित)	783.89	961.06	1111.80
	(ख) आबंटित प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरिव्यय	244.48	314.46	385.28
	(ग) आबंटित वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	286.04	347.34	518.12
	उपयोग 2(ii)=[(क)+(ख)+(ग)]	1314.41	1622.86	2015.20

(iii)	ऋणो पर ब्याज	0.00	0.00	36.71
(iv)	यदि मजदूरी, पेंशन/ग्रच्युटि एक्स ग्रशिया भुगतान आदि का कोई बकाया हो तो उसके एक बारगी व्यय का 4/5 भाग । (प्रत्येक मद की सूची बनाएं)			
	(a) सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटि विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम (एसवीआरएस)	0.00	0.00	241.83
	(ख) एक्स ग्रेशिया भुगतान(एसवीआरएस)	0.00	0.00	584.94
	उपयोग 2(iii)=[(क)+(ख)]	0.00	0.00	826.77
(v)	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5 भाग	2120.00	1869.60	1860.00
(vi)	प्रचालन व्यय और मूल्य ह्रास के योग के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय	1123.28	1370.78	1553.45
(vii)	यदि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के तहत अधिक शासित हों तो कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित व्यय ।			
	(क) प्रचालन व्यय	-	-	-
	(ख) मूल्य ह्रास	-	-	-
	(ग) आबंटित प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरिव्यय	-	-	-
	(घ) आबंटित वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-
	उपयोग 2(vii)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	योग 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	5895.77	6306.76	7559.65
(3)	कुल समंजन के पश्चात कुल व्यय (3 = 1 - 2)	29440.24	29057.87	27782.74
(4)	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = [व1 + व2 + व3]/3	28209.10		

(5)	नियोजित पूंजी	
	(i) 31.3.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियों (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	39552.37
	(ii) जोड़ें : 31.3.2014 को प्रगतिरत् कार्य (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	15276.53
	(iii) घटाएं: 31.3.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	2312.03
	(iv) घटाएं: 31.3.2014 को रेलवे संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान (वार्षिक लेखा-परीक्षित लेखाओं के अनुसार)	955.35
	(v) घटाएं: बीओटी प्रचालक को 31.3.2014 को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान, यदि कोई हो ,	0.00
	(vi) घटाएं: प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के लिए विचार योग्य 31.3.2014 को वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान , यदि कोई हो ।	0.00
	(vii) जोड़ें: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निधारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	
	(क) सामान सूची	719.20
	(ख) विविध देनदार	494.78
	(ग) नकद	2799.57
	(घ) का योग (क)+(ख)+(ग)	4013.55
	(viii) कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(घ)]	55575.07
(6)	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम , क्रम सं. 5(viii) पर 16 प्रतिशत	8892.01
(7)	31.3.2014 को वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर) [(4)+(6)]	37101.11
(8)	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांककन @ 6% (7*1.06)	39327.18

(9)	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)	40829.48
(10)	वर्ष 2016-17 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ शून्य वृद्धि	40829.48
(11)	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)	40829.48
(12)	ऊपर क्रम सं.11 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित दरमानों में वीपीटी द्वारा आकलित राजस्व	19,671.24
नोट : 1) वर्ष 2013-14 एफएमई में पेशन के भुगतान के लिए पेशन निधि से रु.30 करोड़ की निकासी शामिल है 2) क्रम सं. 2(iv): 3 वर्ष से अधिक के औसत पर विचार नहीं किया गया है तथा औसत निकालने के पश्चात घटा दिया गया है।		

(ii) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित वृद्धि इस प्रकार है :

- (क) पोत संबंधी प्रभार 35%
- (ख) कार्गो संबंधी प्रभार 25%
- (ग) भंडारण प्रभार 25%

(iii) प्रमुख मदों के लिए एमओपीटी द्वारा फार्म 3 में सूचित प्रशुल्क वृद्धि इस प्रकार है:

क्रम सं		विवरण	एमओपीटी द्वारा वर्तमान प्रशुल्क में प्रस्तावित % वृद्धि
1		<u>पोत संबंधी प्रभार :</u>	
	क.	पत्तन देयता	35% वृद्धि 201% वृद्धि देशज जलयान, टग, नौकाओं आदि में
	ख.	पायलटेज	35% वृद्धि
	ग.	बर्थ किराया	25% से 39% तक वृद्धि 191% से 274%

			तक वृद्धि : बर्थ सं 5, 8, 10 और 11 पर 15,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए
	घ.	टग किराया	40% वृद्धि
2.		<u>कार्गो संबंधी प्रभार :</u>	
	क.	घाट भाड़ा	
		(i) बल्क कार्गो	21% to 212.50% तक वृद्धि चीनी में 23.81%
		(ii)मिनरल आयल/पीओएल उत्पाद	94.95% से 286% तक वृद्धि
		(iii)लौह अयस्क/ लौह अयस्क पल्ले (बर्थ)	12.78% से 40.27% तक वृद्धि
		(iv)लौह अयस्क (स्ट्रीम/ ओवरसाईड)	4.12% से 36.36% तक वृद्धि
	ख.	कंटेनर प्रहस्तन	9.02% से 19.69% तक वृद्धि
	ग.	स्थानांतरण हेतु शेडों में भंडारण हेतु प्रभार	7% से 128.57% तक वृद्धि ब्रेक बल्क कार्गो के कुठ स्लैबों में 50% से 33% तक की कमी का प्रस्ताव किया गया
	घ.	कार्गो प्रहस्तन श्रमिक प्रभार	4% से 45% तक वृद्धि एच आर कॉयलों के लिए 262.96% वृद्धि
	ड.	पहुंच और प्रेषण	98.15% कमी
	च.	100 टन वाली एचएमसी	
		(i) ड्राई बल्क कार्गो	20% से 348.79% तक वृद्धि
		(ii) ब्रेक बल्क कार्गो	1.05% से 29.91% तक वृद्धि निकल कोबाल्ट में 16.64% की कमी
		(iii) ग्रेनाईट	20.81% से 33.31% तक कमी
		(iv) कंटेनर	65.21% से 65.34% तक वृद्धि

(iv) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्तावित दरमानों में किए गए अन्य मुख्य आशोधन इस प्रकार है:

- क. बर्थ किराया प्रभार का ढांचा बर्थ-वार किराया से पोत की किस्म के अनुसार बर्थ किराया, के रूप में बदल दिया गया है (बर्थ किराये का प्रस्ताव पोत के वर्गीकरण के अनुसार किया गया है)
- ख. 'एंकरिंग प्रभार' को 'कार्यपरक एंकरेज' और 'अकार्य एंकरेज' में पृथक-पृथक कर दिया गया है।
- ग. प्राधिकरण के अनुमोदन से 'ड्रेजिंग लेवी' (अर्थात् संदर्भ प्रशुल्क) को जोड़ा गया है।
- घ. विशेष लेवी हटा दी गई है।
- ड. कार्गो वसतुओं को युक्तियुक्त बनाया गया है।
- च. संयोजित कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों को जिनमें दो रीच स्टेकर संचलन शामिल हैं निर्धारित किए गए हैं। खाली कंटेनर वार्फेज प्रभारों को लदे हुए कंटेनर प्रभारों की तुलना में, 20 प्रतिशत अधिक रखा गया है।

- छ. सीएचएलडी उत्पादन स्लैब दरों को समुचित बनाया गया है
- ज. प्रहस्तन एंकरेज के लिए सीएचएलडी लेवी शुरू की गई है।
- झ. मोबाईल हार्बर क्रेनों (एमएचसी) का प्रशुल्क एमएचसी की कार्य प्रक्रिया के अनुरूप पृथक पृथक किया गया है
(क) शिप गियर
(ख) गियर विहीन
- ञ. रेल/सड़क वहन के मापतोल के लिए मापतोल कांटों के प्रभार शुरू किए हैं:
- (v) एमओपीटी ने वर्ष 2014-15 के दौरान वर्तमान चालू प्रशुल्क और प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए फार्म-3 में राजस्व आकलन की पूरी विवरणी प्रस्तुत की है।
- (vi) एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक का ब्यौरा इस प्रकार है:

क्रम सं.	कार्य निष्पादन मानक	प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	बड़े कार्गो समूहों के संबंध में औसत पोत बर्थ दिवस निष्पादन (टनों में)	
	(i) पीओएल उत्पाद	6,764
	(ii) अन्य लिक्विड बल्क कार्गो	8,399
	(iii) लौह अयस्क/ लौह अयस्क पल्ले	14,460
	(iv) खाद(संसाधित)	4,054
	(v) तापीय कोयला/स्टीम कोयला	32,842
	(vi) कोकिंग कोयला	32,675
	(vii) कंटेनर	3,091
	(viii) अन्य ड्राई बल्क कार्गो	12,849
	(ix) सामान्य ब्रेक बल्क कार्गो	3,778
(ख)	कंटेनरों के संबंध में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	12
(2)	पोत संबंधी प्रभार	
(क)	पोतों के फेरों का औसत समय (दिनों में)	3.20
(ख)	पोतों का औसत प्री-बर्थिंग समय (दिनों में) (पत्तन के अनुसार)	0.18
(3)	पत्तन द्वारा अनुभव किया गया कोई अन्य संबंधित मानक	
(क)	प्रचालित बर्थ पर औसत अकार्य समय (दिनों में)	0.40

4.1 एमओपीटी ने, दिनांक 01 जुलाई, 2016 को सभी स्टैक होल्डरों को यह सूचित करते हुए एक ई-मेल भेजा है कि प्रस्तावित दरमान (एमओआर) पत्तन की वेबसाइट पर लोड कर दिए गए हैं। ई-मेल में कहा गया है कि ये प्रस्तावित दरमान, स्टैक होल्डरों के साथ अनेक बार चर्चा के पश्चात ही तय किए गए हैं। एमओपीटी ने अनुरोध किया है कि स्टैक होल्डर, इन संशोधित दरमानों का अवलोकन करें तथा उन पर अपनी-अपनी टिप्पणियां प्राधिकरण को और उनकी एक एक प्रति एमओपीटी को भेज दें।

4.2 एमओपीटी ने दिनांक 11 जुलाई, 2016 के अपने ई-मेल द्वारा सूचित किया है कि प्रभावित प्रपत्र-3, चार्टर्ड अकाउंटेंट से प्राप्त होते ही प्राधिकरण को भेज दिया जाएगा।

5. प्रस्ताव में पायी गई कुछ कमियों के बारे में एमओपीटी को अनुरोध किया गया है कि वह इन निम्न बिंदुओं पर 15 जुलाई, 2016 तक कार्रवाई करें:

- (i) एमओपीटी ने 01 जुलाई, 2016 के ई-मेल द्वारा सूचित किया कि पत्तन ने दरमान वेबसाइट पर अपलोड कर दिए गए थे और स्टैक होल्डरों को इस बारे में सूचित कर दिया था। प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 5.2 के अनुसार एमओपीटी इस बात की पुष्टि करे कि प्रस्तावित ड्राफ्ट एसओआर तथा कार्य निष्पादन मानक दोनों वेबसाइट पर लोड कर दिए गए थे और इस बारे में स्टैकहोल्डरों को सूचित कर दिया गया था।
- (ii) पत्तन यह पुष्टि करें कि ड्राफ्ट एसओआर तथा कार्य निष्पादन मानकों के वेबसाइट पर लोड करने संबंधी सूचना सभी स्टैक होल्डरों को भेज दी गई थी।
- (iii) एमओपीटी, स्टैक होल्डरों से प्राप्त टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां पत्तन प्रयोक्ताओं की टिप्पणियां प्राप्त होने की अंतिम तिथि से 15 दिन के अंदर (प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 5.3 के अनुसार) प्राधिकरण को भेज दे।
- (iv) जांच सूची के अनुसार प्रस्ताव के साथ निम्नलिखित जानकारी/दस्तावेजों का भेजा जाना आवश्यक है। इसलिए, एमओपीटी निम्नलिखित अवश्य प्रस्तुत करे:
 - (क) सामान्य संशोधन प्रस्ताव के अनुमोदन से संबंधित बोर्ड के रेजोल्यूशन की एक प्रति।
 - (ख) पत्तन के ई-मेल दिनांक 11 जुलाई, 2016 को सहमत, कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट अकाउंटेंट के द्वारा प्रमाणित राजस्व आकलन का विवरण फार्म 3 में।
- (v) इसी दौरान, एमओपीटी द्वारा वेबसाइट पर अपलोड किए गए प्रस्ताव पर, मै. जुआरी एमरो कैमिकल्स लि. (जेडएसीएल) ने अपने ई-मेल दिनांक 06 जुलाई, 2016 के अंतर्गत, टीएएमपी तथा एमओपीटी को अपनी टिप्पणी भेजी है। जेडएसीएल की टिप्पणियों की प्रति एमओपीटी को भेज दी गई थी। ताकि वे उस पर अपनी टिप्पणी भेज दें।

6. एमओपीटी ने दिनांक 11 जुलाई, 2016; 22 जुलाई, 2016 और 26 जुलाई, 2016 के ई-मेल पत्रों में निम्न उल्लेख किए हैं:

- (i) एमओपीटी ने पुष्टि की है कि एमओपीटी ने प्रस्तावित ड्राफ्ट एसओआर व कार्य निष्पादन मानकों को वेबसाइट पर अपलोड किया तथा इसके बारे में सभी संबंधित स्टैक होल्डरों को भी ई-मेल द्वारा सूचित कर दिया था।
- (ii) एमओपीटी ने मै. जुआरी एग्रो केमिकल्स लि. की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत कर दी है जिसे आगामी पैराग्राफों में उल्लेखित किया गया है।

- (iii) पत्तन ने कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित प्रपत्र-1 तथा प्रपत्र-3 प्रस्तुत कर दिए गए हैं।
- (iv) एमओपीटी ने, एमओपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा दिनांक 24 मई, 2016 को आयोजित बैठक में पारित बोर्ड रेजोल्यूशन संख्या 24 की प्रति, जिसमें पतन के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का अनुमोदन किया गया है, प्रति भेजी है।

7.1. गोवा मिनरल ओर एक्पोर्ट्स एसोसियेशन (जीएमओईए) ने दिनांक 20 जुलाई, 2016 के पत्र द्वारा एमओपीटी (दरमानों में सामान्य संशोधन संबंधी, फार्मों/अनुलग्नकों सहित पूरे प्रस्ताव की प्रति भेजने का अनुरोध किया गया है। जीएमओईए ने अनुरोध किया है कि उसकी एक सॉफ्ट प्रति एक्सेल फॉर्मेट में जहां कहीं भी आवश्यक हो भेजी जाए ताकि जीएमओईए अपनी टिप्पणियां/सुझाव प्राधिकरण को भेज सकें।

7.2. जीएमओईए के उपर्युक्त पत्र के संदर्भ में, एमओपीटी से हमारे दिनांक 25 जुलाई, 2016 के पत्र के माध्यम से पूरा प्रस्ताव जीएमओईए को भेजने के लिए कहा गया तथा जीएमओईए की टिप्पणियां एक सप्ताह में एमओपीटी तथा प्राधिकरण को भेजने का अनुरोध किया गया तथा यह भी कहा गया कि की गई कार्रवाई के बारे में प्राधिकरण को सूचित किया जाए। एमओपीटी से यह अनुरोध भी किया गया कि पूरा प्रस्ताव अन्य उपयोक्ताओं/और उपयोक्त संगठनों को उनको मांग के आधार पर भेजा जाए।

7.3. जीएमओईए ने दिनांक 05 अगस्त, 2016 के ई-मेल के माध्यम से एमओपीटी को दिनांक 01 अगस्त, 2016 का पत्र प्रेषित किया है जिसमें उन्होंने अनुरोध किया है कि जहां कहीं भी आवश्यक है, सॉफ्ट प्रतियां उपलब्ध करायी जाए ताकि वे अपने मत/राय प्राधिकरण को समय पर भेज सकें।

8. संबंधित उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त उपर्युक्त प्रस्ताव पर की गई टिप्पणियां, एमओपीटी को फीड बैक सूचना के तौर पर भेज दी गई थीं। एमओपीटी ने दिनांक 26 जुलाई, 2016 तथा 04 अगस्त, 2016 के पत्रों के माध्यम से तथा दिनांक 05 अगस्त, 2016 के दो पत्रों के द्वारा उन पर अपनी अभ्युक्तियां भेज दी हैं।

9.1. गोवा मिनरल ओर एक्पोर्ट्स एसोसियेशन (जीएमओईए) ने दिनांक 09 अगस्त, 2016 के पत्र के माध्यम से अपनी टिप्पणियां एमओपीटी को भेज दी हैं। एमओपीटी ने जीएमओईए के इस विशेष पत्र पर अपनी टिप्पणी नहीं दी है।

9.2. इस मामले में 22 अगस्त, 2016 को एमओपीटी के परिसर में एक संयुक्त बैठक का आयोजन किया गया था। एमओपीटी द्वारा इस प्रस्ताव पर एक संक्षिप्त पॉवर प्वायंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत की गई। जीएमओईए ने भी 19 अगस्त, 2016 को प्राधिकरण को प्रस्तुत टिप्पणियों के बारे में एक पॉवर प्वायंट प्रेजेंटेशन प्रस्तुत की/इस संयुक्त बैठक के दौरान एमओपीटी तथा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी अपनी राय प्रस्तुत की।

9.3. संयुक्त सुनवाई बैठक के दौरान हुई सहमति के अनुसार प्राधिकरण के दिनांक 26 अगस्त, 2016 के पत्र के माध्यम से निम्न मुद्दों पर कार्रवाई करने का अनुरोध किया गया:

- (i) संयुक्त सुनवाई के दौरान उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने नोशनल कार्गो प्रहस्तन लेबर डिवीजन (सीएचएलडी) हेवी और एमओपीटी द्वारा ब्रेकवाटर्स (डब्ल्यूओबी) के पश्चिम में पायलटेज सेवा देने पर भी पायलटेज लेवी लगाने संबंधी मुद्दा उठाया गया है। एमओपीटी मामले की जांच करे और एक सप्ताह के भीतर, 29 अगस्त, 2016 तक, संयुक्त बैठक में हुई सहमति के अनुरूप अपना उत्तर दे।
- (ii) मैं मुरमुगांव स्टीवडोर्स एसोसियेशन (एमएसए) के दिनांक 20 अगस्त, 2016 तथा गोवा मिनरल ओर एक्पोर्ट्स एसोसियेशन (जीएमओईए) के दिनांक 19 अगस्त, 2016 (जीएमओईए द्वारा पहले ही भेज दिया गया है) द्वारा किए गए लिखित उल्लेखों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की जाए।

- 9.4. जीएमओईए से, संयुक्त सुनवाई में सुई सहमति के अनुसार हमारे 26 अगस्त, 2016 के पत्र द्वारा जीएमओईए की पॉवर प्वायंट प्रस्तुत की एक प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।
- 10.1. जो संयुक्त सुनवाई में किए गए निर्णयों के प्रथम बिंदु पैरा 9.3 में कार्रवाई के संदर्भ में, एमओपीटी ने 3 सितंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से, सीएचएलडी लेवी और पायलटेज की लेवी को, पत्तन द्वारा प्रस्तुत दरमानों में पहले ही संशोधित कर दिया है जिन्हें आगामी पैराओं में उल्लेखित किया गया है।
- 10.2. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति के अनुसार सहमत दूसरी कार्रवाई (पैरा 9.3 (ii)) के संदर्भ में एमओपीटी ने दिनांक 29 अगस्त, 2016 के अपने पत्र के माध्यम से, एमएसए की टिप्पणी पर अपना उत्तर दे दिया है।
- 10.3. संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्णीत कार्रवाई के लिए उठे दूसरे बिंदु (पैरा 9.3 (iii)) के संदर्भ में एमओपीटी ने 29 अगस्त, 2016 के पत्र के अनुसार जीएमओईए द्वारा की गई टिप्पणी पर अपना उत्तर दे दिया है। इसके अलावा जीएमओईए ने दिनांक 03 सितंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से एमओपीटी की टिप्पणी पर अपनी प्रतिक्रिया दे दी है। एमओपीटी ने 22 सितंबर, 2016 को, जीएमओईए की दिनांक 3 सितंबर, 2016 की टिप्पणियों पर, आगे अपनी प्रति क्रिया भी प्रस्तुत कर दी है।
11. उपर्युक्त पैरा 9.4 के संदर्भ में जीएमओईए ने दिनांक 27 अगस्त, 2016 के पत्र के अंतर्गत अपनी पॉवर प्वायंट प्रेजेन्टेशन जो 22 अगस्त, 2016 को संयुक्त सुनवाई के दौरान प्रस्तुत की थी, भेज दी गई है।
12. एमओपीटी ने 3 सितंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से स्वीकार किया है कि जीएमओईए और एमएसए की टिप्पणियां और अन्य विचारों के संदर्भ में, पत्तन ने अपने पहले से ही प्रस्तुत दरमानों के प्रस्ताव में, प्रस्तावित परिवर्तन कर दिए हैं। मुरमुगांव पोत एजेंट्स एसोसियेशन (एमएसए) ने दिनांक 20 सितंबर, 2016 तथा जीएमओईए ने दिनांक 21 सितंबर, 2016 के पत्र द्वारा अपनी अपनी टिप्पणियां भेज दी है। एमओपीटी ने भी दिनांक 07 अक्टूबर, के पत्र के द्वारा एमएसए और जीएमओईए की टिप्पणियों पर अपनी प्रतिक्रिया भेज दी है।
- 13.1. दिनांक 30 जून, 2016 के प्रस्ताव की प्राथमिक जांच करने के आधार पर एमओपीटी से, प्राधिकरण के 12 सितंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वह कुछ मुद्दों पर अपना स्पष्टीकरण/जानकारी दे। इसके पश्चात एमओपीटी को दिनांक 26 सितंबर, 2016 को एक स्मरण पत्र भी भेजा गया था। एमओपीटी ने दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा जो प्राधिकरण को 13 अक्टूबर, 2016 को प्राप्त हुआ प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी भेजी है। प्राधिकरण द्वारा मांगी गई जानकारी और एमओपीटी द्वारा भेजे गए उत्तर नीचे तालिका बद्ध रूप में प्रस्तुत हैं:

क्र.सं.	प्राधिकरण द्वारा अपेक्षित जानकारी/सूचना	एमओपीटी की प्रतिक्रिया
1.	वार्षिक राजस्व मांग (प्रपत्र संख्या 1)	
(i)	द्विवितीय एवं विविध व्यय: क्रमांक सं. 1 (iii) द्विवितीय एवं विविध व्यय एफएमई में उल्लेखित वर्ष 2013-14 के लेखा परीक्षित खातों में दर्शायी गई राशि रुपये 8234.75 लाख, वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई) की 2013-14 के लिए राशि 11,234.75 के साथ मेल नहीं खाती है। इस त्रुटि को दूर किया जाए।	वित्तीय एवं विविध व्यय, वित्तीय वर्ष 2013-14 के दौरान कुल रुपये 11,234.75 था। तथापि, पेंशन के भुगतान के लिए नकदी की कमी को पूरा करने के लिए, रुपये 3000 लाख की राशि पेंशन निधि से निकाली गई थी। अतः इस प्रकार वास्तविक वित्तीय एवं विविध व्यय रुपये 11,234.75 करोड़ था। पेंशन व्यय के लिए निकासी की रुपये 3000/- लाख को, वार्षिक लेखापरीक्षित खातों में क्रम सं. 20 पर दिखाया

		गया है।
(ii)	एमओपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए रेलवे संबंधी व्ययों हेतु क्रमशः रुपये 1,314.41 लाख, रुपये 1,622.86 लाख और रुपये 2,015.20 लाख (एआरआर से पृथक) दिखाए हैं। यह समंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.2 तथा कार्यात्मक दिशा-निर्देशों के खंड 2.2 के अनुरूप नहीं है। अतः एमओपीटी, प्रशुल्क नीति, 2015 तथा कार्यात्मक दिशा-निर्देशों तथा निर्धारित फार्मेट के अनुरूप प्रस्ताव में आवश्यक आशोधन करें।	आशोधित प्रपत्र - I, संलग्न है।
(iii)	<p>मजदूरी/पेंशन/ग्रेच्युटी/एक्स ग्रेशिया भुगतान आदि जैसे व्ययों के बकाया के एक बारगी भुगतान का 4/5 भाग (क्रम संख्या 2 (iv), प्रपत्र सं. - I):</p> <p>एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 में ग्रेच्युटी और अनुग्रह राशि के भुगतान के लिए क्रमशः रुपये 241.83 लाख तथा रुपये 584.94 लाख को शामिल नहीं किया है। फार्म 3 के नीचे दिए गए नोट सं. 2 और 3 में पतन से अपेक्षा की जाती है कि वह वार्षिक लेखा परीक्षित खातों में उल्लेखित राशि तथा लागत विवरणी में विचारित राशि के तालमेल सहित विवरण प्रस्तुत करे/एमओपीटी ने अपेक्षित मिलान/विवरणी नहीं दी है अतः उसे प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>मजदूरी/पेंशन/ग्रेच्युटी/एक्स ग्रेशिया भुगतान आदि जैसे व्ययों के बकाया के एक बारगी भुगतान का 4/5 भाग आदि :</p> <p>मिलान इस प्रकार उल्लेखित है: वर्ष 2013-14 के दौरान पतन ने स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति स्कीम लागू की थी जिसमें पतन के 62 कर्मचारियों ने, इस स्कीम के अंतर्गत सेवा निवृत्ति ली थी। पतन द्वारा रुपये 731.18 लाख की एक्सग्रेशिया अदायगी की गई थी जिसमें से इस व्यय का 4/5 भाग अर्थात् रुपये 584.94 लाख फार्म- I में कम कर दिया गया है। इसी प्रकार, कुल सेवा निवृत्ति ग्रेच्युटी जो कर्मचारियों को अदा की गई, जिन्होंने एसवीआरएस को चुना था, वह रुपये 302.29 लाख थी। यह राशि रुपये 3,892.38 लाख अन्य पेंशन और ग्रेच्युटी सहित कृपया लेखा परीक्षित खातों की अनुसूची -15 का संदर्भ लें।</p>
(iv)	<p>औसत व्यय (क्रम सं. 4)</p> <p>एमओपीटी, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के लिए औसत व्यय के तौर पर रुपये 28,209.10 लाख वार्षिक आकलित किए हैं। पाया गया है कि एमओपीटी ने फार्म- I के नोट-2 (ii) का अनुपालन कियचा है। यह उल्लेख करना तर्क संगत होगा कि सीओपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी, और वीओसीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन के मामलों में संबंधित पत्तनों ने तीनों वर्षों के साधारण औसत को गणन में लिया है जिसे प्राधिकार ने माना है। जैसेमान लो (एमओपीटी के मामले में यह रुपये 28,760.28 लाख (रुपये 29,440.24 लाख + रुपये 29,057.87 लाख + रुपये 27, 782.74 लाख/3) होगा न कि रुपये 28,209.10 लाख। अतः</p>	<p>औसत व्यय</p> <p>औसत व्यय में अपेक्षित बदलाव कर दिए गए हैं तथा उन्हें संलग्न फार्म- I में दर्शाया गया है।</p>

	एमओपीटी एआरआर में उपर्युक्त के मुद्देनजर, अपेक्षित आशोधन करे।	
(v)	नियोजित पूंजी (क्रम सं. 5)	नियोजित पूंजी
i.	एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 के वार्षिक लेखाओं में 31 मार्च, 2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियों से रेलवे गतिविधियों से संबंधित रुपये 955.35 लाख की निबल स्थायी परिसंपत्तियों को शामिल नहीं किया है। यह समंजन कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.4 के अनुरूप नहीं है। ऐसा कोई भी समंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत प्राधिकरण द्वारा किए जाने वाले किसी भी प्रशुल्क निर्धारण मामले में महा पत्तन न्यास द्वारा नहीं किया जाता है। इसलिए एमओपीटी से अनुरोध है। इसलिए एमओपीटी से अनुरोध है कि कार्यात्मक दिशानिर्देशों में दिए गए प्रावधानों के अनुसार नियोजित पूंजी के आंकड़ों में अपेक्षित आशोधन किया जाए।	संशोधित फार्म-1 में ये बदलाव कर दिए गए हैं।
(vi)	उपर्युक्त अबजरवेशन के परिप्रेक्ष्य में एमओपीटी से अनुरोध हैं कि फार्म-1 में आशोधित एआरआर प्रस्तुत करे जो अधिकृत कार्यरत चार्टर्ड लेखाकारों/कॉस्ट और मैनेजमेंट लेखाकारों द्वारा प्रमाणित हों।	फार्म-1 में आशोधित एआरआर प्रस्तुत कर दिए गए हैं तथा इनकी प्रमाणित प्रति प्राप्त करा दी जाएगी।
2.	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय से संबंधित विवरण (एमजीओए) फार्म-2)	
	एमओपीटी ने क्रम सं.2 पर रेलवे तथा संपदा से संबंधित प्रचालन व्यय को प्रचालन व्यय की 25 प्रतिशत सीमित अनुज्ञेय राशि को शामिल नहीं किया है। कार्यात्मक दिशा निर्देशों के साथ संलग्न प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्मेट के अनुसार केवल संपदा से संबंधित प्रचालन व्यय को शामिल नहीं करना होता है न कि रेलवे को भी। एमओपीटी फार्म सं. 2 में आवश्यक सुधार करे। फार्म सं. 5 पर भी, एमजीओए में परिवर्तन होगा जिसे फार्म सं. 2 में ठीक किया जाए और शामिल किया गया आशोधित एमजीओए फार्म-1 में क्रम सं. (vi) पर भी दिखाया जाए।	फार्म सं.2 में आवश्यक बदलाव कर दिए गए हैं।
3.	राजस्व आकलन (फार्म -3)	
(i)	एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2014-15 के यातायात (आवागमन कार्गो) के वास्तविक आंकड़ों पर, राजस्व आकलन के लिए विचार किया गया है। एमओपीटी, वर्ष 2014-15 के बारे में प्रशासकीय	वर्ष 2014-15 की प्रशासनिक रिपोर्ट संलग्न है।

	रिपोर्ट पेश करे और निम्नलिखित सूचना/जानकारी दें:-	
(क)	पोत संबंधी प्रभारों के लिए राजस्व आकलन में विचारित कुल जी आरटी, पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 में पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों की कुल जीआरटी (वास्तविक) के साथ मेल खाती है। यदि यह मेल नहीं खाती है तो अंतर को दूर करे।	वह बिल रजिस्टर जिसके अनुसार जीआरटी निकाली गई है में पोत संबंधी प्रभार, जैसे पत्तन देयता, पायलटेज, बर्थ किराया प्रभार जिसमें पोत की जीआरटी उनके बार दर्ज की जाती है शामिल है। गैर वाणिज्यिक पोत जैसे कि तट-रक्षक, नेवी, अनुसंधान पोत आदि प्रशासकीय रिपोर्ट का भाग नहीं होते हैं। विस्तृत मिलान विवरणी संलग्न है।
(ख)	कृपया पुष्टि करें कि राजस्व आकलन में विचारित कार्गो की मात्रा वास्तव में प्रहस्तित कार्गो की मात्रा मेल खाती है और जो प्रशासकीय रिपोर्ट में उल्लेखित है। यदि कोई अंतर है तो उसे सुधारा जाए।	राजस्व आकलन में विचारित कार्गो तथा प्रशासकीय रिपोर्ट में उल्लेखित कार्गो के मिलान का विवरण संलग्न है।
(ii)	प्रस्तावित दरमानों (फार्म-3) में राजस्व आकलन से पता चला है कि पतन ने प्रस्तावित दरमानों में निम्न प्रशुल्क मदों के राजस्व प्रभाव को नहीं लिया है।	
(i) (क)	1.1 पतन देयता (i) बार्ज ले जा रहे वाले कार्गो (ii) बंकर/वाटर बार्ज (iii) मनोरंजन-याट	(क) जहां तक बार्ज कार्गो पर पतन देयता का संबंध है, आय के आकलन के लिए कोई आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि इन बार्जों पर भूतकाल में कोई प्रभार नहीं लिया जा रहा था। ये प्रभार मॉनीटरिंग के लिए पहली बार लगाए गए हैं न कि राजस्व उत्पत्ति के लिए है। 6000/- रुपये प्रति वर्ष की प्रस्तावित दर से नाममात्र राजस्व प्राप्त होगा। जहां तक मनोरंजन याट का प्रश्न है, ये बाद की घटनाओं के लिए है। इससे पूर्व पत्तन में कोई मनोरंजन याट नहीं थी।
(ii)	1.3.1 बर्थ किराया प्रभार (क) कूड़ा पोत (ख) विदेशी नौसेना/ तट रक्षक पोत	कूड़ा पोतों, विदेशी नौसेना और तटरक्षक पोतों पर बर्थ किराया प्रभार, मौजूदा बर्थ वार पोत संवितरण/विभाजन का ही एक भाग है। तथापि, संशोधित वर्गीकरण के अनुसार प्रस्तावित दर पर राजस्व आकलन, अलग विवरणी में प्रस्तुत किया गया है।
(iii)	1.3.2 मूरिंग डॉल्फिन	मूरिंग डॉल्फिन के लिए राजस्व आकलन को संशोधित फार्म-3 में शामिल किया गया है।
(iv)	1.4 एंकरेज प्रभार (क) लिक्विड बल्क पोत (ख) कूड़ा पोत	(क) (ख) (ग) एंकरेज राजस्व आकलन जो संशोधित वर्गीकरण के अनुसार प्रस्तावित दरों पर आकलित किया गया है और अलग विवरणी में

	(ग) नौसेना पोत	प्रस्तुत किया गया है।
(v)	1.5.1.2 बाजों के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति रद्द करने के लिए प्रभार	बाजों के स्टेशन छोड़ने के पश्चात जल आपूर्ति रद्द करने से संबंधित अभी तक कोई दृष्टांत नहीं है और ये दरें पिछले दरमानों से ली गईं। इन्हें नये संशोधित फार्म-3 में शामिल लिया गया है और आवागमन शून्य दिखाया गया है।
(vi)	1.5.1.3 बाजों (जल वाले) को रोकने से संबंधित प्रभार	जल बाजों को रोक कर रखने के रद्दीकरण की कोई स्थिति उत्पन्न नहीं हुई है। इसे संशोधित फार्म-3 में पहली बार शामिल किया गया है।
(vii)	1.6 ड्रेजिंग लेवी	ड्रेजिंग लेवी पहली बार आरंभ की गई हैं।
(viii)	2.1.2 ब्रेक बल्क कार्गो की घाट भाड़ा दर (वार्फेज रेट) :	पिछले दरमानों के अनुसार सभी प्रकार के कार्गो को फार्म-3 में शामिल किया गया है।
(क)	बार, इनगोट्स सभी प्रकार के पाइप, इमारती सामान, लकड़ी के लट्टे	
(ख)	खनिज और बोरों में भरे हुए सभी प्रकार के अयस्क, पल्ले आदि	
(ग)	मशीनरी और परियोजना कार्गो	
(घ)	उपस्कर, गोला बारूद, विसफोटक और रक्षा का भंडार	
(ङ.)	अन्य सभी ब्रेक बल्क कार्गो जिसका ऊपर उल्लेख न किया गया हो।	
(ix)	2.1.3 लिक्विड बल्क कार्गो की घाट-भाड़ा दर (क) एलपीजी/एलएनजी (ख) शीरा (ग) कोई अन्य लिक्विड कार्गो जिसका उल्लेख ऊपर न किया गया हो।	इन कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जा रहा है तथापि, केवल दरों का प्रस्ताव कर दिया गया है।
(x)	2.3.1.1.2 निर्यात कार्गो का भंडारण ड्राई बतक कार्गो [निर्यात ब्रेक बल्क कार्गो के कार्गो का भंडार का दोहराव प्रतीत होता है।]	इसे संशोधित फार्म-3 में शामिल कर दिया गया है।
(xi)	भू-किराया/खतरनाक/जोखिमपूर्ण सामान्य विस्फोटकों पर विलंब प्रभार,	विस्फोटको/ खतरनाक/जोखिम पूर्ण सामान पर भू-किराया का पहले कोई प्रमाण नहीं है।
(xii)	2.4.1 सटीवडोरिंग प्रभार - (क) ड्राई बल्क कार्गो/मैंगनीज/सीमेंट/क्लिकर/निकल/ बेंटोनाइट/पिग आयरन (क्रम सं. 2) (ख) कंटेनरों की	(क) केवल निकल का प्रहस्तन किया गया है जिसे फार्म-3 में शामिल कर लिया गया है, (ख) कोई प्रमाण नहीं है (ग) कंटेनर/विविध प्रहस्तन प्रभार को फार्म-3 में पहले से ही शामिल कर लिया गया

	भराई/रिक्तिकरण और (ग) कंटेनर/विविध प्रहस्तन।	है जिसमें पहतन द्वारा प्रहस्तित वास्तविक सतविक कार्गो आवागमन 966 (885+58+23) हुक हैं।
(xiii)	2.6.1 मोबाईल हार्बर क्रेन के लिए प्रस्तावित कई प्रशुल्क मदों का राजस्व आकलन, फार्म-3 में नहीं किया गया है।	कार्यात्मक दिशा -निर्देशों के अनुसार, आय के आकलन के लिए, 2014-15 के दौरान कार्गो के आवागमन पर विचार किया जाना चाहिए। क्योंकि, वर्ष 2014-15 के दौरान इस श्रेणी के अंतर्गत कोई आवागमन नहीं हुआ है। इस लिए इस पर विचार नहीं किया है।
(xiv)	2.6.3 ट्रांसशिपर/ट्रांसलोडर/फ्लोटिंग क्रेन प्रभार	ट्रांसशिपर के अंतर्गत, मौजूदा प्रशुल्क रुपये 9,83/- के तौर पर राजस्व पहले ही शामिल कर लिया गया है।
(xv)	4.1 उपकरणों और मशीनों का किराया	राजस्व, पहले ही फार्म-3 में शामिल कर लिया गया है।
(xvi)	4.2 फ्लोटिला का किराया	पहले प्राप्त नहीं हुआ।
(xvii)	4.3 भार-तोलन प्रभार	भार-तोलन प्रभार प्रथम बार आरंभ किए गए हैं।
(iii)	एमओपीटी ने, 03 सितंबर, 2016 के पत्र द्वारा, प्रस्तावित सीएचएलडी लेवी को प्रस्तावित दरमानों से हटाने का प्रस्ताव किया है। इससे पूर्व, पतन द्वारा प्रस्तुत राजस्व आकलन से इस मद से प्राप्त राजस्व को हटाया जाए।	सीएचएलडी लेवी से प्राप्त राजस्व को फार्म-3 से हटा दिया गया है।
(iv)	निजि श्रमिकों के लिए सीएचएलडी लेवी को सीएचएलडी लेवी (एडब्ल्यूपीएल), सीएचएलडी लेवी अयस्क, ट्रांसशिपर अकार्ड लेवी से प्राप्त राजस्व, राजस्व आकलनों में शामिल किया गया है। ऐसी प्रशुल्क मदें न तो वर्तमान दरमानों में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं, और न ही प्रस्तावित दरमानों में पायी गई हैं। अतः फार्म-3 में से इन मदों से संबंधित राजस्व को निष्कासित कर दिया जाए।	नये प्रभारों के राजस्व को संशोधित फार्म-3 में शामिल नहीं किया गया है।
(v)	पत्तन ने दिनांक 03 सितंबर, 2016 के पत्र द्वारा कुछ नहीं प्रशुल्क मदों का प्रस्ताव किया है। पत्तन, राजस्व आकलन में इनके राजस्व को दर्शाए।	नये प्रभारों के राजस्व को संशोधित फार्म-3 में शामिल कर लिया गया है।
(vi)	उपर्युक्त अबजर्वेशनों के परिप्रेक्ष्य में एमओपीटी से अनुरोध है कि वह राजस्व आकलनों में आशोधन करे और कार्यरत चार्टर्ड लेखाकारों/ लोगत लेखाकारों द्वारा प्रमाणित संशोधित फार्म-3 को प्रस्तुत करें।	संशोधित फार्म-3 जो प्रमाणित किया गया हो, प्रस्तुत कर दिया जाएगा।
4.	दरमान :	

	एमओपीटी ने दरमानों में नई प्रशुल्क मर्दे/शर्तों तथा मौजूदा दरमानों के तर्कसंगत/सरलीकरण के बारे में प्रस्ताव किया है तथा कुछ प्रशुल्क मर्दों/शर्तों को हटाने का भी प्रस्ताव किया है । कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.12 में उल्लेख है कि संशोधित यदि कोई नई शर्त शामिल की जाती है या उसमें कोई प्रचालन संबंधी कारणों से संशोधन किया जाता है तो पत्तन उन आशोधनों के बारे में कारणों का उल्लेख करे तथा एआरआर में उनके वित्तीय/राजस्वीय प्रभाव को भी दर्शाए। नई मर्दों के लिए अपनाया गये ढंग और इसके वित्तीय प्रभाव को फार्म-3 में दिखाया जाए। इस संबंध में निम्नानुसार कुछ बिंदुओं पर अपना स्पष्टीकरण एवं जानकारी दें:	
(i)	प्राधिकरण द्वारा निर्धारित फार्म-5 में अपेक्षा की जाती है कि पत्तन मौजूदा और प्रस्तावित दरमानों का तुलनात्मक विवरण प्रस्तुत करे । पत्तन द्वारा प्रस्तुत फार्म-5 में मौजूद सभी दरमानों का (शर्तों सहित) तुलनात्मक विवरण नहीं दिया गया है । इसलिए, एमओपीटी फार्म-5 में मौजूदा दरमानों तथा प्रस्तावित दरमानों तथा प्रस्तावित आशोधनों/लोप/संशोधनों सहित, समझने की सुगमता के लिए, पूर्ण विवरण प्रस्तुत करें ।	प्राधिकरण की अपेक्षा के अनुसार संशोधित फार्म-5 संलग्न है।
(ii)	<u>सामान्य शर्तें एवं निबंधन</u>	
(क)	नोट (vi) (ग) कथित नोट में पिछले दो वाक्यों को जोड़ने के प्रस्ताव में उल्लेख किया गया है कि ट्रांसशिपमेंट के लिए कंटेनर/कार्गो की घोषणा आयात सामान्य घोषणा (आईजीएम) प्रस्तुत करते समय की जाएगी । पोतांतरण के लिए ऐसे कंटेनर कार्गो, उनके पत्तन में उतारे जाने के 7 दिन के अंदर किए जाएंगे, को उल्लेखित किया जाए क्योंकि यह, कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 9.6 में किए गए निर्धारण के अनुसार नहीं है ।	यदि कंटेनर पोतांतरण के लिए पहुंच से पूर्व घोषित नहीं किया जाता है तो ऐसे कंटेनरों की पहचान और उन्हें अलग अलग करना संभव नहीं होगा । ऐसी स्थिति में एमओपीटी के समक्ष कम स्थान होने की विलक्षण स्थिति उत्पन्न हो जाती है अतः यह आवश्यक हो जाता है कि यार्ड की प्लानिंग के लिए यह सूचना पहले से ही उपलब्ध हो । इसलिए, इस आवश्यकता को प्रचालन की सुगमता के लिए शामिल किया गया है । न कि दिशानिर्देशों के उल्लंघन के लिए ।
(ख)	नोट (vii) (ग) : नोट (vii) (ग) में प्रस्तावित परिवर्धन में उल्लेख किया गया है कि 30 दिन के पश्चात वापसी के लिए कोई अनुरोध नहीं किया जाएगा । यह महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी) 1963 की धारा 55 के अनुरूप नहीं है जिसमें उपयोक्ता को भुगतान के छः (6) मास पश्चात तक की अवधि तक अधिक प्रभार को वापस करने का अनुरोध करने की अनुमति दी गई है । महा	संलग्न संशोधित दरमानों में अपेक्षित बदलाव कर दिए गए हैं ।

	पत्तन न्यास इस संबंध में, अधिनियम के प्रावधानों द्वारा अधिशासित किए जाते हैं। अतः पत्तन खण्ड 5.5.3 (कार्यात्मक दिशानिर्देश) के अनुसार प्रचालन कर सकता है जो पत्तन के मौजूदा दरमानों सहित, सभी महा पत्तन न्यासों के दरमानों में समान रूप से निर्धारित किए गए हैं।	
(ग)	नोट (vii) (ग) (घ) पत्तन ने वर्तमान नोट में यह जोड़ने का अनुरोध किया है कि जाने की स्थिति में बिल की राशि पर, बिल के जारी होने की तिथि से भुगतान न किए 10 दिन के अंदर ब्याज लगना आरंभ हो जाएगा। 10 दिन के बाद होने वाला विलंब अग्रिम शेष भुगतानों पर जो देय राशि से कम भुगतान करने के परिणाम स्वरूप निकलेंगे पर भी लगाया जाएगा। यह नोट कार्यात्मक दिशा-निर्देश के खण्ड 5.5.2 के अनुरूप नहीं है तथा पत्तन के वर्तमान दरमानों सहित सभी महा पत्तन न्यासों के दरमानों के लिए निर्धारित एक रूपता के अनुरूप भी नहीं है। पत्तन उपर्युक्त प्रस्तावित जुड़ाव का पूर्ण औचित्य बताए।	संशोधित दरमानों में आवश्यक सुधार कर दिया गया है।
(iii)	खण्ड 1.1. पत्तन देयता	
(क)	वर्तमान दरमानों में देशज जलयान, टग, लांच, मछली पकड़ने वाले ट्रालों तक अन्य पोतों के लिए तथा विदेशगामी पोतों के लिए अलग से अमेरिकी डॉलर 0.852436/ जीआरटी, पत्तन देयता निर्धारित की गई है। पत्तन द्वारा मुक्तियुक्त प्रस्ताव के कारण विदेशगामी पोतों के लिए प्रति जीआरटी अमेरिकी डॉलर 0.2566/जीआरटी की समरूप देयता की दर से देशज शिल्पकारी, टग, लांच मछली पकड़ने वाले ट्रालों तथा अन्य पोतों पर प्रस्तावित पोत संबंधी प्रभारों में 35 प्रतिशत वृद्धि की तुलना में 201 प्रतिशत की वृद्धि बन जाती है। इस श्रेणी के पोतों के लिए इतनी अधिक वृद्धि का कारण बताएं।	देशज शिल्पकारी और मछली पकड़ने वाले ट्रालों के लिए पत्तन को देयता से संसंबंधित संशोधित दरमानों में पत्तन देयता हटाने से संबंधित एक नोट शामिल किया गया है। अन्य जलयानों, पर पोतों की भांति ही पत्तन को देयता लागू रहेगी। टगों तथा अन्य जलयान जिनकी जीआरटी कम होगी, उनका राजस्व बहुत कम है। अतः इस श्रेणी को पोतों के साथ समेकित करने का प्रस्ताव किया गया है।
(ख)	वर्तमान दरमानों से नोट 2,3 (i),(iii) और (v) हटाने का कारण बताएं मनोरंजन याटों को पत्तन को देय से छूट दी गई है।	नोट 2,3 (i), (ii) (v) ऐसे पोता प्रहस्तन कार्य इस पत्तन में नहीं किया जाता है अतः उन नोट्स को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। मनोरंजन यह वास्तव में आवश्यक तौर पर धनी लोगों के सुविधा पूर्ण जलयान होते हैं। एमओपीटी अपने समुद्री स्थल के विकास की प्रक्रिया में है जिसे उनके मनोरंजन याट प्राप्त होने वाले हैं। अतः आवश्यक है कि यह दर पत्तर के

		<p>संरक्षण के लिए जैसा कि अन्य सभी कार्गो पोतों के संबंध में किया जाता है के सिद्धांत पर किया जाए।</p> <p>नोट 3(V) को जानबूझ कर हटाया गया है क्योंकि एमओपीटी ने तटरक्षकों, के पोत बहुत संख्या में भारतीय और/ विदेशी नौसैनिक पोत और अनुसंधानी पोत प्रवेश कर रहे हैं। जिससे पत्तन की वाणिज्यिक कार्गो पोतों के प्रहस्तन की क्षमता (संसाधन विमुखता- टग, पायलट, लांच, बर्थ आदि) पर प्रभार रहित होने से कुप्रभाव पड़ता है।</p>
(ग)	प्रस्तावित दरमानों में पत्तन ने कार्गो तथा बंकर/ जल बार्ज ले जाने वाले बार्जों के लिए 6000 प्रति वर्ष तथा मनोरंजन याटों के लिए रुपये 10,000/- प्रतिमाह, प्रतियाट की दर से पत्तन देयता का प्रस्ताव किया है।	इस खण्ड को लागू करने का एक मात्र मूल उद्देश्य यह है कि पत्तन के जलीय क्षेत्र में संचलनाधीन जलयानों और पोतों पर अधिकार रखा जाए, जो वाणिज्यिक कार्यों से संबद्ध हैं तथा पोत को इस कार्य के लिए नाममात्र लेवी लेने का अधिकार है।
(घ)	वर्तमान नोट 5 महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 (ख) के अनुसार है। प्रस्तावित नोट (5) में पत्तन द्वारा एक वाक्य जोड़ा गया। तथापि, वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड) में मरम्मत के लिए आने वाले पोत भी पूरी पत्तन देयता अदा करेंगे जैसा कि ऊपर 1.1 में उल्लेखित हैं। कृपया इस बात की पूरी जांच कर ली जाए प्रस्तावित नोट, महापत्तन न्याय अधिनियम नोट, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50 ख के अनुरूप है।	वेस्टन इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड एक वाणिज्यिक संस्था है जो पत्तन के अंदर ड्राई डॉक और मरम्मत जैसी सुविधाएं प्रदान कराती है। धारा 50 (ख) पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत, कार्गो की उत्तरायी और लदाव के लिए ही प्रवेश करते हैं तथा उन्हें ऐसा नहीं करना होता है जबकि डब्ल्यूईएसएल में प्रवेश करनेवाले पोत मरम्मत और ड्राई डॉक डब्ल्यूआई एसएलमें आने वाले पोतों पर लागू नहीं होगी।
(ङ)	दरमानों में निर्धारित है कि कूज पोत जिनमें यात्रियों को छोड़ने का कार्य शामिल नहीं है से केवल 50 प्रतिशत पत्तन देयता ली जाएगी। वर्तमान नोट के हटाने का कारण बताया जाए।	इसे तथा पहले ही ध्यान में रखा लिया गया है। कृपया नोट देखें: कूज पोतों के लिए पत्तन देयता छूट सहित 50 प्रतिशत होगी।
(च)	वर्तमान रियायती पत्तन देयता को हटाने का कारण बताए जो प्रस्तावित दरमानों का कारण बताए जो प्रस्तावित दरमानों में विदेशी नौसैनिक पोतों पर लगायी जाती है, जब वे सामान्य कार्गो बर्थ और मूरिंग डॉल्फिन में होते हैं। (दर: अमेरिकी डॉलर 0.02451/ जीआरटी/ घंटा)।	अमेरिकी डॉलर 0.02451/जीआरटी/घंटा की वर्तमान दर विदेशी नौसैनिक पोतों के लिए अतिरिक्त दर प्रभार था जिसे प्रस्तावित दरों में शामिल कर लिया गया है।
(iv)	<u>अनुसूची 1:2.3 रद्दीकरण प्रभार और अनुसूची 1.2.4 - लोप प्रभार</u>	
(क)	तक संगत रद्दीकरण प्रभार तथा लोप प्रभार प्रस्तावित करने का आधार बताएं।	वाणिज्य दृष्टि से लिया गया यह निर्णय सोच विचार कर लिया गया है।
(ख)	तर्कसंगत प्रशुल्क के परिप्रेक्ष्य के कुछ स्लैनों के मामलों में यह वृद्धि 35 प्रतिशत से अधिक है।	वाणिज्य दृष्टि से लिया गया यह निर्णय सोच

	एमओपीटी कुछ स्लैबों में इस अत्याधिक वृद्धि का कारण बताए	विचार कर लिया गया है।
(ग)	पोत संबंधी प्रभारों में पोत को रोक कर रखने के लिए नोट। पर प्रस्तावित वृद्धि, यदि पॉयलॉट को खराब मौसम के कारण दूर/पत्तन से बाहर ले जाना पड़े तो यह वृद्धि 35 प्रतिशत की अपेक्षा 143 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है इस मद में इतनी अधिक वृद्धि के प्रस्ताव का कारण बताएं। इसके अलावा एमओपीटी, नोट 7 में, तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित नोट के स्थान पर विशिष्ट दरें निर्धारित करने का प्रस्ताव कर सकता है कि यह विदेशगामी पोतों की दरों का 60 प्रतिशत होंगी।	वाणिज्यिक दृष्टि से लिया गया यह निर्णय सोच विचार कर लिया गया है।
(V)	अनुसूची 1.2.5 वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लि. (डब्ल्यूआईएसएल) ड्राई डॉक के लिए विशेष प्रभार	
(क)	पत्तन ने इस अनुसूची के नीचे एक नोट शामिल किया है कि इस अनुसूची में निर्धारित दरें दरमानों में पॉयटेज के लिए निर्धारित दरों के अलावा होंगी। इस परिप्रेक्ष्य में प्रतीत होता है कि तुरंत संचलन के लिए प्रस्तावित शुल्क से अलग, पायलटेज की लिए वास्तविक दरें वी आईपीएल के लिए ली जाएंगी। यह प्रावधान कोल्डमूव के लिए प्रतीत होता है। अतः इस अनुसूची के अंतर्गत इन शब्दों के जुड़ाव को हटा दिया जाए ताकि पत्तन को दरमान लागू करने में किसी प्रकार की दुविधापूर्ण स्थिति का सामना न करना पड़े।	पायलटेज प्रभारों की इकाईयों में डब्ल्यूआईएसएल के लिए विशेष प्रभार लगाए गए हैं। विशेष प्रभार होने के कारण ये प्रभार मौजूदा दरमानों में पहले से दी गई सामान्य पायलटेज फीस के अतिरिक्त है और इन स्थितियों में कोई बदलाव नहीं है।
(ख)	इस अनुसूची के अंतर्गत 'अन्य संचलन' के लिए वर्तमान दरमानों में प्रभार निर्धारित किए गए हैं। प्रस्तावित दरमानों में, वर्तमान निर्धारित अन्य चलन के प्रभार हटाए जाने का कारण बताएं। यह भी स्पष्ट करें कि ऐसे अन्य संचलनों के लिए प्रशुल्क क्या होगा?	ये दरें स्पष्टता लाने और गलत परिभाषा से बचने के लिए तर्कसंगत बना दी गई हैं। तथापि, सभी संचलनों पर उपर्युक्त प्रभार लागू किया जाएगा।
(ग)	इस अनुसूची के नीचे दिए गए वर्तमान (1) से (3) को हटाए जाने के क्या कारण हैं। अन्तिम नोट में डब्ल्यूआईएसएल को। से एक निःशुल्क स्थानान्तरण की सुविधा दी गई है। इसे हटाए जाने का कारण बताएं।	ये दरें स्पष्टता लाने और गलत परिभाषा से बचने के लिए तर्कसंगत बना दी गई हैं। तथापि, सभी संचलनों पर उपर्युक्त प्रभार लागू किया जाएगा।
(vi)	अनुसूची 1.3 बर्थ किराया प्रभार	
(क)	वर्तमान दरमानों में (क) बर्थ सं. 8 (ख), बर्थ सं. 10 और 11 तथा (ग) बर्थ सं. (9) (एमओएचपी) के लिए दो स्लैबों में दरमान निर्धारित किए गए हैं	कार्यात्मक दिशा निर्देशों के खण्ड 10.9 के अनुसार, जीआरटी की एकल स्लैब के आधार पर बर्थ किराया प्रभारित होगा अतः इनकी तर्कसंगतता

	इनके स्थान पर एमओपीटी द्वारा तीन प्रकार के पोतों के लिए (ख) लिक्विड बल्क पोत (ग) कूज पोत, एक स्लैब के प्रभार का प्रस्ताव किया है। प्रत्येक मद के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने का तर्कसंगत आधार उसकी विस्तृत विवरणी के साथ प्रस्तुत करें।	दिशा-निर्देशों के अनुरूप प्रस्तावित की गई है।
(ख)	कृपया प्रत्येक वर्तमान दरों के अनुसार बर्थ किराए का तुलनात्मक विवरण तथा प्रत्येक वर्तमान स्लैब पर प्रशुल्क में प्रतिशत वृद्धि, प्रस्तावित तर्कसंगतता सहित बताएं।	तुलनात्मक विवरणी संलग्न है
(ग)	फार्म सं. 3 में पाया गया है कि पोत संबंधी प्रभारों में वर्तमान कुछ सलैबों के लिए प्रस्तावित बर्थ किराया में 35 प्रतिशत के स्थान पर 191 प्रतिशत से 274 प्रतिशत होगा। क्योंकि प्रस्तावित एक चरणीय प्रस्तावित बर्थ किराया वृद्धि वर्तमान स्लैबों हेतु बहुत अधिक है, इसलिए पत्तन इन्हें एक ही बार बढ़ाने की अपेक्षा चरण बद्ध तरीके से युक्तियुक्त बनाते हुए तर्कसंगत कर सकते हैं। विशाखापत्तनम पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्त न्यासों में, इन्हीं कारणों से, प्राधिकरण द्वारा एक से अधिक स्लैब वाले बर्थ किरायों का अनुमोदन किया गया है।	एमओपीटी में कार्य योग्य केवल दो बर्थ हैं जिसके परिणाम स्वरूप जल्दी-जल्दी फेरा लगाने के लिए तथा कार्य समाप्ति के पश्चात, पोत के बर्थ पर बेकार खड़ा न रहने के लिए ही यह वृद्धि की गई है।
(घ)	क्रम सं. (3), (4) व (5) पर कूज पोत/भारतीय नौसेना पोत/विदेशी नौसेना पोत के लिए प्रस्तावित बर्थ किराए के प्रभार का आधार बताएं इसके अलावा, एमओपीटी द्वारा आकलित राजस्व में इन मदों के राजस्व को नहीं दिखाया गया है, अतः इन्हें राजस्व में दिखाया जाए।	एमओपीटी में तटरक्षक/भारतीय/विदेशी नौसेनिक पोतों का अत्याधिक आगमन हो रहा है। इनमें अनुसंधानिक पोत भी शामिल है जिनसे पत्तन की, कार्गो वाले वाणिज्यिक पोतों के प्रहस्तन करने की क्षमता पर कुप्रभाव पड़ता है। जैसे संसाधन परिवर्तन टग, पॉयलट लांच, बिना किसी लाभ के बर्थ किराया आदि। अतः इन पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार का प्रस्ताव किया गया है।
(ग)	पत्तन, बर्थ किराया अनुसूची के अंतर्गत नोट संख्या (1), (2) तथा (3) को हटाए जाने का कारण बताएं।	ये नोट अब सुसंगत नहीं है क्योंकि बर्थ किराया प्रभार अब पोतों के आधार पर लिए जाने का प्रस्ताव रखा गया है।
(vii)	अनुसूची 1.4 एंकरेज प्रभार	
(क)	'ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर' तथा 'वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर' की बजाए वर्तमान में पोतों के आधार पर एंकरेज प्रभार लगाने का आधार या कारण क्या है। प्रस्तावित दरों के समर्थन में पूर्ण विवरण तथा गणना का बयौरा दें।	इन दरों को बर्थ किराया प्रभार का 28 प्रतिशत एंकरेज (प्रगतिशील) तथा 10 प्रतिशत बेकार में एंकरेज के लिए तर्कसंगत माना गया है। सूचित किया जाता है कि 'ईस्ट ऑफ ब्रेक वाटर' में किसी प्रकार की एंकरेज नहीं होती है सिवाय मूरिंग डॉल्फिनों के जिसके लिए पहले ही पृथक दरें

		निर्धारित की गई हैं।
(ख)	पत्तन द्वजरा 'आईडल एंकरेज' के नाम से नई प्रशुल्क मद शुरू की गई है। प्रस्तावित दर का आधार बताएं।	व्यापारियों के अनुरोध पर ही यह एंकरेज आरंभ की गई है।
(ग)	वर्तमान दरमानों में ईस्ट/ वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर में अन्य पोतों जैसे लांच, मछली पकड़ने वाले ट्राले, आदि के लिए जीआरटी के आधार पर एंकरेज आरंभ की गई हैं। वर्तमान दरमानों में किसी श्रेणी के अंतर्गत एंकरेज दरमानों में किसी श्रेणी के अंतर्गत एंकरेज प्रभारों का उल्लेख किया जाएगा। कृपया यह भी स्पष्ट करें कि इस श्रेणी में वृद्धि का प्रतिशत कितना है। यदि यह प्रतिशत वृद्धि सुसंगत करने के लिए एक बार में बहुत अधिक है तो एमओपीटी इसमें परिवर्तन करे।	सूचित किया जाता है कि पोतों से लांचों, मछली पकड़ने वाले ट्रालों आदि से अभी तक किसी प्रकार का एंकरेज प्रभार नहीं लिया जा रहा है। अतः अब ये प्रभार हटा दिए गए हैं।
(घ)	वर्तमान नोट (1) (2) (7) (8) और (9) जो भाग-(I) व (II) अर्थात् बर्थ किराया और एंकरेज प्रभार के अंतर्गत दिए गए हैं, को हटाने का कारण बताएं।	वर्तमान परिदृश्य में ये नोट सुसंगत नहीं हैं अतः तर्कसंगत के कारण इन्हें हटा दिया गया है।
(ङ.)	वर्तमान दरमानों में नोट 11(iii) में उन पोतों की सूची दी गई है जिन्हें बर्हिगमन प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार से छूट दी गई है। पत्तन ने इस नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है तथा उल्लेख किया है कि केवल उस पोत को ही छूट दी जाएगी जिसे पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा छूट प्रदान की गई है। एमओपीटी ऐसे पोतों की सूची तैयार करे जिन्हें पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा छूट प्रदान की गई है ताकि दरमानों में संदिग्धतापूर्ण स्थिति से बचा जा सके।	पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा ऐसी कोई छूट प्रदान नहीं की जाती है। यह खंड केवल भविष्य में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा प्रदान की जाने वाली छूट से निपटने के लिए रखी गई है।
(च)	एंकरेज के अंतर्गत प्रस्तावित सभी प्रशुल्क मदों का राजस्व प्रभाव जिसे राजस्व आकलन में नहीं दिखाया गया है, दर्शाया जाए। कृपया इस मद से राजस्व आकलनों का विस्तृत विवरण दें।	राजस्व आकलन विवरण संलग्न है।
(viii)	अनुसूची 1.6 ड्रेजिंग लेवी :	
	एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि ड्रेजिंग लेवी की दरें प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हैं। इस संबंध में कृपया स्पष्ट करें कि :	
(क)	प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/69/2014 - एमओपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2015 द्वारा अनुमोदित ड्रेजिंग लेवी पब्लिक प्राइवेट पार्टनशिप (पीपीपी) के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 तथा 2008 के प्रमुख दिशानिर्देशों के अंतर्गत एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित बड़े आकार व छोटे आकार के पोतों	यद्यपि, संदर्भ प्रशुल्क सुसंगत नहीं है, 2015 के दिशानिर्देशों में पत्तन को, वार्षिक राजस्व मांग की सीमाओं में किसी भी प्रकार की दरें निर्धारित करने की छूट दी गई है। पत्तन ने प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को अपनाने का निर्णय लिया

	के लिए , बाहरी व आंतरिक चैनलों को गहरा करनेके लिए संदर्भ प्रशुल्क है। पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि पत्तन के दरमानों में यह प्रशुल्क किस प्रकार सुसंगत है। कृपया विस्तार से बताएं।	है।
(ख)	कार्यात्मक दिशा निर्देशों के खंड 5.7.1 में नये कार्गो/सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण हेतु विभिन्न विकल्प प्रदान किए गए हैं। पत्तन यह स्पष्ट करे कि ट्रेजिंग लेवी के लिए संदर्भ प्रशुल्क को अपनाने के लिए उसका प्रस्ताव, कार्यात्मक दिशानिर्देशों के कथित खंड में आता है।	
(ग)	कथित आदेश में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित 60001 से आरंभ होने वाले दो प्रकार के स्लैबों से आरंभ होता है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित ड्राफ्ट दरमानों में प्रथम स्लैब 50001 से 60000 जीआरटी तक है जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में शामिल नहीं है। प्रस्तावित दरों का आधार बताएं। इसके अलावा, उल्लेख किया गया है कि प्रथम स्लैब/जून से 30 सितंबर तक है। प्रथम स्लैब के लिए यह अवधि निर्धारित किए जाने का आधार बताएं।	01 जून से 30 सितंबर, के मध्य भारी मात्रा में गाद ऐकत्रित हो जाती है। ट्रेजिंग कार्य शुरू होने से पूर्व, गाद इकट्ठा होने के कारण चैनल का ड्राफ्ट कम हो जाता है। परिणामतः छोटे व हल्के पोतों का प्रहस्तन कार्य ही हो पाता है। यहां तक कि ट्रेजिंग चैनल को 19.5 मीटर तक बनाने के बाद भी बर्थ सं. 5, 6 व 7 से अन्य पर प्रहास्ति किए जाने वाली बर्थ को मौनसून के दौरान लाभ पहुंचेगा अतः 50001 से 60000 जीआरटी का मौनसून के दौरान प्रस्ताव किया गया है।
(घ)	नोट (3) में तथा अनुसूची में प्रथम स्लैब के लिए दिए गए नोट में थोड़ी तार तम्यता नहीं है। दरमानों के क्रियान्वयन में अस्पष्टता से बचने के लिए इसकी जांच की जाए।	नोट -3 में कोई असंदिग्दाता नहीं है, इसमें केवल शर्तें हैं।
(ङ.)	ट्रेजिंग लेवी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के समय, बर्थ सं. 5, 6 तथा 7 के लिए पत्तन द्वारा पोतों की जीआरटी पर विचार किया है और नोट 2 में उल्लेखित है कि प्रस्तावित लेवी बर्थ संख्या 5, 6 तथा 7 पर लगाए गए पोतों पर लागू होगी न कि मौजूद बर्थों के मूरिंग डॉल्फिसपर, परंतु बाह्य एंकरेज पर भी नहीं। प्रस्तावित नोट-(2) में उल्लेख किया गया है कि प्रस्तावित लेवी बर्थों और मूरिंग डॉल्फिस पर आने वाले पोतों पर लागू होगी पर बाह्य एंकरेज के लिए नहीं यह फरवरी, 2015 के आदेश में अनुमोदित नोट के अनुरूप नहीं है। बर्थ सं. 5, 6 तथा 7 को छोड़कर अन्य बर्थों तथा मूरिंग डॉल्फिस पर जिन पर ट्रेजिंग लेवी के लिए प्रशुल्क अनुमोदित किया गया था, उनके लिए ट्रेजिंग लेवी को पुनः निर्धारित करने की आवश्यकता होगी। पत्तन आने प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करे और यदि आवश्यक हो तो प्रस्तावित दरों में आवश्यक	यह नोट हटा दिया गया है।

	आशोधन करे और उसके समर्थन में विस्तृत संगणन भी प्रस्तुत करें।	
(च)	पत्तन, प्रस्तावित प्रशुल्क मद से राजस्व आकलन का विवरण प्रस्तुत करे तथा पुष्टि करे कि यह 15 फरवरी, 2015 में विचारित एआरआर की सीमा में है।	किन्हीं अज्ञात कारणों से मुख्य ड्रेजिंग परियोजना में विलंब हो गया है। यहां तक कि बजट प्रस्ताव (2016-17) में ड्रेजिंग लेवी से आय शून्य दिखायी गई है। बजट आकलन 2016-17 तथा ब.आ. 2017-18 में रुपये 30 करोड़ का आकलन किया गया है। (बजट आकलन में पत्तन ने शून्य राजस्व दिखाया है, ब.आ. 2016-17 और 2017-18 में पत्तन ने रुपये 30 करोड़ प्रति वर्ष का आकलन किया है।)
(ix)	अनुसूची 2.1.1, 2.1.2 और 2.1.3 ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और लिक्विड बल्क कार्गो के लिए वार्फेज	
(क)	पत्तन ने मौजूदा वार्फेज अनुसूची को पूर्णतया युक्तियुक्त और सरल बना दिया है। वार्फेज दरों को युक्तियुक्त करने का कारण/आधार बताएं।	पत्तन उपयोक्ताओं और सेवा प्रदाताओं के साथ बहुत चर्चाएं की गई हैं जिनके आधार पर ही वार्फेज दरों को युक्तियुक्त/तर्कसंगत बनाया जा सका है ताकि व्यापार कार्य सुगमता से किया जा सके।
(ख)	वर्तमान दरमानों में फ्लैश प्वायंटों से संबद्ध मिनरल आयलों/ पीओएल उत्पादों के लिए अलग दर का निर्धारण किया हुआ है। प्रस्तावित दरमानों में पतन ने प्रेटो-आयल, स्नेहकों तथा पीओएल उत्पादों के लिए एक समान दर का प्रस्ताव रखा है। राजस्व आकलन से पता चलता है कि प्रस्तावित दरों में वार्फेज दरों में, कुछ कार्गो जैसे मिट्टी का तेल में 286 प्रतिशत उड्डयन स्प्रीट, बेंनजीन पेट्रोल, गेसोलीन आदि में 94.95 प्रतिशत की बहुत अधिक वृद्धि की गई है। इन मदों के लिए इतनी अधिक वृद्धि का औचित्य बताएं। पत्तन इन मदों के लिए प्रस्तावित वृद्धि को अनुसीमित करने के लिए जांच पड़ताल करे।	क्योंकि पत्तन के नियंत्रणाधीन केवल 2 बर्थ हैं और लिक्विड बल्क कार्गो पोत मुड़न में काफी समय लेते हैं जिससे पत्तन को अन्य कार्गो की क्षमता प्रभावित होती है, आवश्यक है कि बहुत अधिक प्रशुल्क निर्धारित किया जाए।
(ग)	यद्यपि पत्तन ने उल्लेख किया है कि कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि हुई है, परंतु पत्तन द्वारा प्रस्तुत फार्म-3 में उल्लेखित अधिकांश कार्गो मदों में 25 प्रतिशत से अधिक प्रशुल्क वृद्धि हुई है। पत्तन, इसकी गणना का ब्यौरा प्रस्तुत करे ताकि इससे संबद्ध मौजूदा राजस्व दर पर, 25 प्रतिशत वार्फेज बढ़ोतरी का प्रमाणन हो सके।	सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव है। सुसंगत बनाने के उद्देश्य से कुछ कार्गो के लिए प्रभार में 25 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई है। फिर भी बढ़ा हुआ आकलित राजस्व एआरआर की सीमाओं में है।
(घ)	पत्तन द्वारा, निकल नामक कार्गो के लिए सीमेंट/क्लिकर/चूना पत्थर के गया है। कृपया पुष्टि	निकल का प्रहस्तन बड़े-बड़े बोरों में किया जाता है और इसका प्रहस्तन कार्य, अन्य बड़े-बड़े बोरों

	करें निकल का प्रहस्तन ठीक उसी समूह के समान होता है जिसमें इसे शामिल किया गया है।	वाले कार्गो के समान ही किया जाता है।
(ड.)	राजस्व आकलन में लिक्विड कार्गो के लिए विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो हेतु वार्फेज दर क्रमशः रुपये 86/टन तथा रुपये 52/टन की दर से दर्शाया गया है। जबकि प्रस्तावित वार्फेज दर क्रमशः रुपये 126/टन तथा रुपये 77/टन है। अतः राजस्व आकलन में त्रुटि सुधार किया जाए।	त्रुटि सुधार कर दिया गया है।
(च)	भाग क- I, II और III के अंतर्गत नोट वर्तमान नोट-2 में उल्लेख कि समान की पहुंच के 24 घंटे के अंदर क्वे की सीमा में उतारे गए घोषित सामान या पत्तन का अवकाश दिवस होने पर 48 घंटे के अंदर कि वह 22- ऐमेंट 22 एंट (अन्यपोतो) के लिए है, ऐसे सामान पर सामान के आने से एक माह तक 2/3 वार्फेज दर लगायी जाएगी। पत्तन इस नोट को हटाने का कारण बताएं।	क्योंकि 22 ऐमेंट और 22 एंट कार्य इस पत्तन पर संपन्न नहीं किया जाता है, इसलिए यह खण्ड संबद्ध। उपयुक्त नहीं है।
(छ)	भाग क-I, II और III के अंतर्गत नोट वर्तमान नोट 6 में, बर्थ सं. 10 और 11 पर प्रहस्तित कोयला/कोक पर रुपये 3.01/- प्रति टन की दर से शुल्क निर्धारित है जो निर्यात हेतु बोरों में भर कर लाये जाने वाले कैल्सिड कोक को छोड़ कर धूल संपीडन प्रणाली पर व्यय के लिए प्रभारित किया गया है पत्तन इस नोट को हटाने का कारण बताएं।	स्थानीय प्रदूषण कारणों से बर्थ सं. 10 व 11 पर कोयले का प्रहस्तन नहीं किया जाता है। तत्पश्चात, एमओपीटी ने 27/10/2016 के पत्र के द्वारा धूल संपीडन प्रणाली के लिए भी रुपये 4.00 प्रति टन की दर से प्रभार का प्रस्ताव रखा है, जिसका उल्लेख आगे के पैराग्राफों में किया गया है।
(ज)	वर्तमान दरमानों में भाग IV के अंतर्गत नोट 1 से 5 में लोह अयस्क और पत्तनों के प्रहस्तन के लिए प्रभार एमओएचपी द्वारा बर्थ सं. 9 से निर्यात) निर्धारित किया गया है। जबकि पत्तन ने दरों का प्रस्ताव किया है और इस नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है।	एमओएचपी एक पीपीपी प्रचालक को सौंप दिया गया है अतः संबद्ध नहीं है।
(ख)	अनुसूची 2.2.1 शिप गियर प्रयोक्ताओं के लिए संयोजी प्रहस्तन प्रभार	
	पत्तन ने इस अनुसूची के अंतर्गत यह उल्लेख करते हुए नये नोट का प्रस्ताव किया है कि सीमाशुल्क जांच के तहत - 20 ऐमेंट 20 एं अनुमति के लिए पत्तन में लाए गए कंटेनर पर रुपये 5000/- प्रति कंटेनर का प्रभार प्रभार्य होगा। प्रस्तावित नोट को शामिल करने के कारण और आधार बताएं। पत्तन यह भी बताए कि राजस्व आकलन पर इस नोट का क्या प्रभाव होगा।	अन्य पत्तनों से कंटेनर एमओपीटी पर सीमा शुल्क जांच के लिए लाए जाते हैं। पत्तन को एक निश्चित स्थान तथा संसाधनों का इस कार्रवाई के लिए, प्रबंध करना पड़ता है। इसलिए, व्यापारियों के साथ परामर्श से नयी दरें निर्धारित की गई है। राजस्व आकलन पर रुपये 100000/- का प्रभाव पड़ेगा।

(xi)	अनुसूची 2.2.2 कंटेनर पर भण्डारण प्रभार	
(क)	आयातित कंटेनरों के लिए निःशुल्क अवधि 30 दिन की अपेक्षा 5 दिन तथा निर्यात हेतु कंटेनरों के लिए 7 दिन करने का कारण बताएं। निःशुल्क अवधि में कमी करने से भण्डारण प्रभार से पत्तन को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी।	वर्तमान दरमानों में निःशुल्क अवधि कंटेनरों के लिए केवल एक दिन है, इसे बढ़ा कर आयातित कंटेनरों के लिए 5 दिन तथा निर्यात हेतु कंटेनरों के लिए 7 दिन कर दिया गया है।
(ख)	नोट में पत्तन न निर्यात हेतु कंटेनरों के लिए 7 दिन तथा आयातित कंटेनरों के लिए 5 दिन की निःशुल्क अवधि की प्रस्ताव किया है। फिर भी भण्डारण प्रभार अनुसूची में, इसे निःशुल्क अवधि 5 दिन के तौर पर दिखाया गया है तथा भण्डारण प्रभार छठे दिन से दोनों श्रेणियों के कंटेनरों के लिए 3 स्लैबों में निर्धारित है। पत्तन इस विरोधाभास को एक अलग अनुसूची का आयात व निर्यात कंटेनरों के लिए दिग्धता दूर करने के लिए प्रस्ताव करें।	भण्डारण प्रभार निःशुल्क अवधि के बाद लागू होते हैं अतः इसमें कोई विरोधाभास नहीं है।
(ग)	यद्यपि पत्तन ने उल्लेख किया है कि भण्डारण प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि की गई है जबकि यह 450 प्रतिशत से भी अधिक और प्रस्तावित निःशुल्क अवधि में कमी कर दिए जाने पर तो यह वृद्धि और भी अधिक हो जाती है। इस मद में इतनी अधिक वृद्ध का कारण बताएं। पत्तन उस संभाव्यता का पता लगाए जिससे कंटेनरों के भण्डारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्ध को कम किया जा सके।	एमओपीटी पर स्थान की अत्यधिक कमी है और पत्तन को खाली करने की समस्या का सामना करना पड़ता है और परिणामतः इसमें अधिक समय लगता है। इसलिए आवश्यक है कि यह कम स्थान व्यापारियों के लिए भण्डारण का स्थान न बनने पाए।
(xii)	अनुसूची 2.3.1 कार्गो भंडारण प्रभार – ड्राई बल्क कार्गो	
(क)	आयातित ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित सामान्य किराए की लेवी के लिए प्रस्तावित संशोधित दैनिक संवितरण प्रदायगी दर का आधार क्या है? कृपया पुष्टि करें कि यह दर, पिछले तीन वर्षों में पत्तन पर लागू दैनिक औसत संवितरण/प्रदायगी दर के साथ तुलनामय दर है।	पत्तन ने अपने उत्तर का पुनः उल्लेख किया है जो (xi) (क) पर उल्लेखित है।
(ख)	यद्यपि पत्तन ने उल्लेख किया है कि भण्डारण प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि 25 प्रतिशत है परंतु यह 43 प्रतिशत गणित की गई है। 43 प्रतिशत वृद्धि करने का कारण बताएं जो किए गए 25 प्रतिशत के दावे से अधिक है। पत्तन इस वृद्धि को कम करने की संभाव्यता का पता लगाए।	उच्चतम वृद्धि रुपये के पूर्णांक किए जाने के परिणाम स्वरूप है। तथापि, यह वृद्धि उचित है क्योंकि पत्तन के पास स्थान की अत्याधिक कमी है तथा व्यापारियों रा इस स्थान को भण्डारण स्थान न बनाने के उद्देश्य से ऐसा करना अनिवार्य है।
(xiii)	अनुसूची 2.3.1.2.1 व 2 – कार्गो भण्डारण प्रभार	

	ब्रेक बल्क कार्गो	
(क)	प्रस्ताव में आयात के ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि को वर्तमान 10 दिन से घटा कर 3 दिन तथा निर्यात के ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि 30 दिन से घटा कर 12 दिन करने का कारण बताएं। पत्तन, इस निःशुल्क अवधि के कारण भण्डारण प्रभार में अतिरिक्त राजस्व दर्शाए।	एमओपीटी पर स्थान की अत्यधिक कमी है और पत्तन को खाली करने की समस्या का सामना करना पड़ता है और परिणामतः इसमें अधिक समय लगता है। इसलिए आवश्यक है कि यह कम स्थान व्यापारियों के लिए भण्डारण का स्थान न बनने पाए। प्राप्त होने वाले अतिरिक्त राजस्व को पहले ही फार्म-3 में दर्शाया गया है।
(ख)	यद्यपि पत्तन ने उल्लेख किया है कि भण्डारण प्रभार में यह वृद्धि केवल 25 प्रतिशत है जबकि आयात ब्रेक बल्क कार्गो 67 % है। यह वृद्धि निःशुल्क अवधि में प्रस्तावित कमी के कारण और अधिक होगी। आयात ब्रेक बल्क कार्गो में इतनी अत्यधिक वृद्धि का प्रस्ताव करने का कारण बताएं जो पत्तन द्वारा 25 प्रतिशत की वृद्धि के दावे से बहुत अधिक है। पत्तन इस प्रस्तावित वृद्धि को कम करने की संभावना पर कार्रवाई करे।	यह अधिक वृद्धि निकट रुपये को पूर्णांक करने के कारण है। तथापि वृद्धि का औचित्य यह है कि पत्तन के पास स्थान की तंगी है तथा व्यापारियों को भण्डारण अंतरण स्थान भण्डारण स्थान के तौर पर प्रयोग करने से विमुख करने के लिए, ऐसा किया जाना आवश्यक है।
(ग)	कार्गो भंडारण प्रभार के अंतर्गत वर्तमान सामान्य नोट 1 और 2 में उल्लेखित है कि आयातित कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि में सीमाशुल्क विभाग द्वारा अधिसूचित अवकाश के दिन और पोत के गैर प्रचालन दिवस, पोत से कार्गो के पूरी तरह उतारे जाने के बाद या जिस दिन अंतिम पैकेज उतारा गया, से आरंभ हो जाएगा। निर्यात हेतु कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि, निर्यात के कार्गो के एकत्रित होने की तिथि से, जिसमें सीमा शुल्क विभाग के अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन के अप्रचालन दिवस शामिल न करने संबंधी शर्त तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 9.9.1 के अनुसार महापत्तन न्यासों के दरमानों में एक समान रूप से निर्धारित/शामिल है। इसलिए पत्तन से अनुरोध है कि पत्तन ये वर्तमान सामान्य नोट प्रस्तावित दरमानों में शामिल करे।	यह प्रावधान प्राधिकरण के दिशानिर्देशों के अनुसार है, इसलिए इसे शामिल कर लिया गया है।
(xiv)	<u>विस्फोटकों/खतरनाक/जोखिमपूर्ण सामान पर/के लिए भू- किराया/विलंब शुल्क</u>	
(क)	वर्तमान दरमानों में कार्गो की उपर्युक्त श्रेणी के लिए विलंब शुल्क भिन्न -2 स्लैबों में 50 किग्रा. या उसके किसी भाग पर प्रति दिन के आधार पर निर्धारित है और प्रथम स्लैब के लिए दर रुपये 25.03/- प्रति 50 किलोग्राम प्रतिदिन की दर से या उसका कोई भाग/प्रस्तावित दरमानों में पत्तन ने प्रति टन, प्रति टीईयू के यूनिट के हिसाब से लेवी लगाई है और	यह पत्तन घनी आबादी वाले क्षेत्र में अवस्थित है तथा विस्फोटक जैसे खतरनाक जोखिम भरे कार्गो के प्रबंधन में और प्रहस्तन में बहुत अधिक लागत आती है। अतः आवश्यक है कि दरें प्रतिपेधात्मक हों।

	बल्क/ब्रेक कार्गो के लिए प्रस्तावित दर है रुपये 10000/टन/दिन तथा कंटेनरों के लिए रुपये 5000/टीईयू/दिन।	
(ख)	ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दरों से राजस्व में कई गुणा वृद्धि होगी। इस मद के लिए कई गुणा वृद्धि करने का कारण बताएं।	उपर्युक्तानुसार
(xv)	अनुसूची 2.4.1 कार्गो प्रहस्तन प्रभार (स्टीव डोरिंग प्रभार)	
(क)	पत्तन द्वारा इस अनुसूची में बहुत अधिक फेर बदल किया गया है। पत्तन प्रहस्तावित तर्कसंगत बनाए गए तथा पुनः संरचित प्रशुल्क के आधार का उल्लेख करे।	स्टीवडोर्स के साथ विस्तृत चर्चाएं की गई, जिनके आधार पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार अनुसूची को तर्कसंगत बनाया गया ताकि व्यापार कार्य सुचारु रूप से किया जा सके।
(ख)	वर्तमान दरमानों में कंटेनरों को खाली करने और भरवाने के लिए प्रशुल्क औसतन कार्य के आधार पर तय है। प्रस्तावित दरमानों में, पत्तन ने औसत कार्यों के हिसाब से स्लैब—वार दरों का प्रस्ताव नहीं किया है। इसलिए, इसके कारण का उल्लेख करें।	स्थान की कमी के कारण एमओपीटी पत्तन क्षेत्र में भरायी और खाली कराने की अनुमति नहीं देता है। इसलिए, इन प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
(ग)	पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीडी/11033/73/2013/पीटी (पीटी) दिनांक 14 जून, 2016 को महापत्तन न्यासों हेतु स्टीव डोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन नीति, 2016 जारी की है जो 01 अगस्त, 2016 से लागू है, तथा एमओपीटी को इस नीति का संज्ञान है। इस नीति के अंतर्गत स्टीवडोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन कार्यों के लिए प्रासमिक आधार पर, प्रासमिक प्रशुल्क तय किया जाना है, जो सभी महापत्तन न्यासों के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी किए जाने वाले दिशानिर्देशों के अनुसार होगा। एमओएस द्वारा स्टीवडोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जारी किए जाने वाले दिशानिर्देशों के अनुसार एक अलग पत्र एमओपीटी को भेजा जाएगा।, जिसे एमओपीटी को ध्यान में रखना होगा। उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में पत्तन यह पुष्टि करे कि क्या प्राधिकरण प्रस्तावित तर्कसंगत बनाए गए प्रशुल्क (स्टीवडोर्स के लिए) हेतु वर्तमान प्रस्ताव पर कार्रवाई करे अथवा नहीं।	प्राधिकरण, स्टीवडोर्स के लिए प्रस्तावित तर्कसंगत बनाए गए प्रशुल्क पर वर्तमान दरमानों पर विचार कर प्रशुल्क उस समय तक निर्धारित करे जब तक कि स्टीवडोर्स और तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए नये दिशानिर्देशों के अंतर्गत नए दरमान लागू नहीं हो जाते हैं।
(घ)	वर्तमान दरमानों में तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए भी पृथक अनुसूची दी गई है। इस अनुसूची को हटाने का कारण बताएं। पतन यह भी स्पष्ट करे कि यदि वर्तमान अनुसूची का प्रस्ताव किया जाता है, तो	प्रवेश स्तर पर कामगारों की भर्ती पर रोक के कारण यह पत्तन निजि स्टीवडोर्स को स्वयं ही तटीय कामगारों का प्रबंध करने की अनुमति देता है।

	इसे हटाने की बजाए, तटीय प्रहस्तन कार्यों के लिए कितना प्रशुल्क वर्तमान दरमानों में तब तक के लिए शामिल कर सकता है जब तक पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशा निर्देशों के अनुसार प्रासंगिक आधार पर प्रशुल्क का प्रस्ताव पत्तन द्वारा प्रस्तुत नहीं कर दिया जाता है।	
(xvi)	अनुसूची 2.4.2 इलैक्ट्रॉनिक डाटा परस्पर आदान/प्रदान प्रभार	
(क)	पत्तन ने जीएमओईए की टिप्पणियों पर अपने 03 सितंबर, 2016 के पत्र में इलैक्ट्रॉनिक डाटा आदान/प्रदान प्रभार के लिए नई अनुसूची का प्रस्ताव किया है। इस प्रशुल्क के लिए पत्तन द्वारा दी गई सेवाओं का उल्लेख किया जाए। इलैक्ट्रॉनिक डाटा आदान-प्रदान के लिए किसी भी पत्तन में कोई प्रशुल्क अलग से निर्धारित नहीं किया गया है।	पत्तन ने विगत में ईआरपी साफ्टवेयर के कार्यान्वयन के लिए बहुत अधिकव्यय किया है तथा इसके अनुरक्षण के लिए भी। ईआरपी साफ्टवेयर और हार्डवेयर दोनों का उन्नयन भी किया जाना है। यह पत्तन वर्ष 2002 से ईडी प्रभार लेता रहा है जो न तो दरमानों का भाग थे और न ही उनमें संशोधन किया गया है। अब इन प्रभारों को वृद्धि सहित दरमानों में शामिल करने की मुद्रा प्रस्तुत किया गया है। पत्तन ये प्रभार, प्रतिटन/ जीआरटी के आधार पर भी शामिल कर सकता है।
(ख)	इस अनुसूची के अंतर्गत प्रत्येक प्रशुल्क मद के गणन का आधार का उल्लेख करे। कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 5.7.1 में नई कार्यों/सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए विभिन्न विकल्प देता है। पत्तन यह स्पष्ट करे कि खण्ड में प्रदत्त किस विकल्प के अंतर्गत इस नई सेवा के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया गया है।	यह नई प्रशुल्क मद खण्ड 5.7.1 (कार्यात्मक दिशानिर्देशों) की शर्त पूरी नहीं करता है क्योंकि प्रदान की जाने सेवाओं में यह कोई नई सेवा नहीं है अपितु यह वे प्रभार है जो पहलेसे प्रदान की जा रही सेवा की लागत को वसूलने के लिए एआरआर की सीमा में (2015 के निर्देशानुसार) लगाए गए हैं।
(ग)	पोत संबंधी और कंटेनर भण्डारण प्रभार के लिए (विदेशी श्रेणी के) इस शीर्ष के अंतर्गत डॉलर मुद्रा में प्रशुल्क निर्धारण का कारण विस्तृत रूप में बताया जाए। पोत द्वारा विदेशी पोतों/कंटेनरों के भण्डारण के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं के संदर्भ में इसका औचित्य बताएं	दिशानिर्देशों के अनुसार पोत संबंधी सभी प्रभारों तथा कंटेनर भण्डारण प्रभारों को अमेरिकी डॉलर की मुद्रा में उल्लेखित किया गया है। यही सिद्धांत ईडीआई प्रभारों पर भी लागू किया गया है।
(घ)	कंटेनर भण्डारण सेवाओं की दर निकालने के लिए विनिमय दर पर प्रचलित विनिमय दर के अनुसार विचार नहीं किया गया है। पत्तन इसकी जांच करे और इसमें आशोधन करे।	यथा-प्रस्ताव आशोधन किए जाएंगे।
(xvii)	अनुसूची 2.5 कूज संबंधी प्रभार	
(क)	वर्तमान दरमानों में यात्रियों के आगमन/प्रस्थान तथा आगे जाने वाले यात्रियों के रिपोर्ट करने पर, विदेशी व तटीय यात्रियों के लिए रुपये की मुद्रा में प्रभार निर्धारित किए हुए है। नये दरमानों में ये प्रभार विदेशी यात्रियों के लिए डॉलर की मुद्रा में प्रस्तावित	अंतर राष्ट्रीय यात्रियों के लिए वैश्विक मुद्रा अमेरिकी डॉलर है। अतः विदेशी यात्रियों से यात्री प्रभार अमेरिकी डॉलर की मुद्रा में लेने का प्रस्ताव किया गया है।

	है। प्रभार की इकाई रुपये की अपेक्षा डॉलर में प्रभार्यकरने का कारण बताएं तथा इसका औचित्य भी बताएं	
(xviii)	अनुसूची 2.6.1 मोबाइल हार्बर क्रेन प्रभार (शिप गियर सहित)	
	<p>वर्तमान दरमानों में एचएमसी के लिए कार्य निष्पादन से जुड़ा हुआ प्रभार 3 प्रकार के कार्गो समूहों में विभाजित है अर्थात् (क) खाद्यान्न व खाद (ख) कोयला आदि (ग) ब्रेक बल्क कार्गो (स्टील, बोरों में बंद कार्गो) (घ) अन्य। इन सबके लिए पत्तन ने कार्य निष्पादन आधारित पृथक पृथक प्रशुल्क दर का प्रस्ताव किया है जो ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो जो 100 टन वाली एचएमसी (शिप गियरों व गियरों के बिना वाले पोतों के लिए) के अंतर्गत आती है। इस प्रस्ताव के साथ दरों के समर्थन में गणन संबंधी कोई दस्तावेज प्रस्तुत नहीं किया गया है। पत्तन दरें प्रस्तावित करने का आधार और गणन संबंधी वितरण प्रत्येक कार्गो के बारे में, प्रस्तुत करे। पत्तन, प्रशुल्क को कार्गो-वार प्रभारित करने के संबंध में तथा 100 टन वाली एचएमसी (शिप गियर वाले और गियर विहीन पोतों के लिए) के प्रचालन के लिए प्रस्तावित आशोधन के कारण भी उल्लेखित करे।</p>	<p>ये दरें स्टीवडोर्स के साथ काफी चर्चा के पश्चात प्रस्तावित की गई है जिन्हें स्टीवडोर्स वहन कर सकते हैं परंतु इन दरों के आधार पर एचएमसी प्रचालनों में होने वाली हानि को पूरा नहीं किया जा सकेगा। 100 टन वाली एचएमसी (शिप गियरों सहित तथा शिपगियर विहीन पोतों के लिए कार्गो-वार प्रशुल्क और अलग प्रशुल्क इस प्रकार है:</p> <p>प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान दरों में बढ़ी हुई वृद्धि (औसतन) के लिए बढ़ी हुई दरों का उल्लेख है। यह इस आधार पर किया गया है कि एचएमसी पत्तन की हैं तथा दक्ष हैं जिसके लिए बढ़ी हुई दरें प्राप्त होनी चाहिए। तथापि वास्तव में, एचएमसी की बुकिंग करते हैं अधिकांश कार्गो को शिप गियरों को भेजते हैं और सुनिश्चित करते हैं कि पत्तन एचएमसी को प्रहस्तन हेतु कम कार्गो मिले। इससे एचएमसी के प्रहस्तन कार्य पर दोहरा प्रभाव पड़ता है कम कार्गो तथा कम औसतन दैनिक कार्य निष्पादन तथा कमतर प्रति टन दर। अतः जब एचएमसी को शिप गियरों के साथ मिला कर प्रयोग किया जाता है तो इससे स्टीवडोर्स की दक्षता का पता चलता है और जब केवल इनका प्रयोग हो तो पत्तन की अक्षता का पता चलता है जिसके लिए तदनुसार प्रभार लिया जाना चाहिए।</p>
(xix)	अनुसूची 2.6.3 ट्रांसशिपर/ट्रांस लोडर/फ्लोटिंग क्रेन प्रभार (निजि एंकर के प्रयोग द्वारा)	
	<p>वर्तमान दरमानों में ट्रांसशिपर के माध्यम से प्राथमिक लदान और लौह अयस्क की पूरक भराई के लिए पोत के स्वामी से लिए जाने वाले प्रभार की दर क्रमशः @ 9.83 प्रति टन और रुपये 4.91 प्रति टन निर्धारित की गई है। ये निर्धारित दरें माननीय सर्वोच्च न्यायालय के समक्ष सितंबर, 1996 में दोनों पक्षों की सहमति से आधार पर निर्धारित की गई है पत्तन ने प्रस्तुत प्रस्ताव में इन दरों को रुपये को शून्यांक कर रहे हुए प्रस्तावित सूची में रुपये 10/- प्रति टन तथा रुपये 5/- प्रति टन का प्रस्ताव किया है। क्योंकि ये दरें दोनों पक्षों द्वारा माननी सर्वोच्च</p>	<p>उपर्युक्त दरें, दिस. 2006 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के अनुसार क्रमशः रुपये 5.40 प्रति टन तथा रुपये 2.70 प्रति टन थी जिसे बढ़ा कर प्राधिकरण ने जुलाई 2010 में क्रमशः रुपये 7.02 प्रति टन तथा रुपये 3.51 प्रति टन कर दिया था। जिसे पुनः एक बार फिर अगस्त, 2013 में संशोधित करते हुए वर्तमान दरों के रूप में निर्धारित कर दिया गया था।</p>

	न्यायालय के समक्ष सितंबर, 1996 में हुई सहमति के आधार पर शामिल की गई थी इसलिए पत्तन द्वारा इन्हें रुपये का पूर्णांक बनाए बिना ही वर्तमान दरमानों में शामिल किया जाए।	
(xx)	अनुसूची 4.1 कार्गो प्रहस्तन के अलावा अन्य कार्यों के लिए उपकरणों और मशीनरी किराए पर लेना	
(क)	पत्तन ने एमएचसी के लिए, रुपये 23,500/- प्रति घंटा/या उसका कोई भाग की दर से नये प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। नई दप्रशुल्क मद के प्रस्ताव का आधार और दर निर्धारण का औचित्य बताएं।	गैर कार्गो वाले अधिक वजनी वस्तुओं के लिए जैसे गोवा शिपयार्ड द्वारा निर्मित पोतों पर क्रेन स्थापित करने के लिए एचएमसी की आवश्यकता होती है जिसे प्रतिटन के आधार पर प्रभारित नहीं किया जा सकता और इसलिए घंटे की दर से प्रभार लेना पड़ता है।
(ख)	वर्तमान दरमानों में प्रति घंटा की दर से प्रशुल्क प्रभारित करने के अलावा, प्रशुल्क का प्रस्ताव प्रतिपारी और न्यूनतम प्रभार के हिसाब से भी किया गया है। प्रस्तावित दरमारों में, प्रति पारी और न्यूनतम प्रभारों को हटाने का कारण बताएं	4 घंटे का न्यूनतम प्रभार उस उपयोक्ता के लिए अत्याधिक है जिसे कम कार्य होने पर कम समय के लिए उपकरणों की आवश्यकता होती है।
(ग)	प्रस्तावित प्रशुल्क में 8 टन वाली टीआईएल बुल क्रेन का किराया प्रभार 218 प्रतिशत और अन्य मदों का 34 प्रतिशत से 38 प्रतिशत तक है और 75 मी.टन वाली टी आईएल क्रेन का 20 प्रतिशत। यह वृद्धि 25 प्रतिशत से अधिक है जो कार्गो प्रहस्तन कार्यों में की गई है। इसका औचित्य बताएं।	ऊपर उल्लेखित सभी क्रेने प्रहस्तन उपकरण नहीं है। अपितु प्राथमिक तौर पर पत्तन के कार्यों के लिए है। अन्य उपयोक्ताओं द्वारा मांग करने पर पत्तन इन क्रेनों को निर्धारित दरों पर उपलब्ध करता है।
(घ)	प्रतीत होता है कि पत्तन ने रीच स्टेकर के किराए को खण्ड -ग- विविध प्रभारों की मद- ।।। (वर्तमान दरमान) से खण्ड 2.2.4 में कंटेनर संबंधी प्रभार में स्थानांतरित कर दिया है। तथापि, ऐसा करते समय ऐसा लगता है कि # पर रीच स्टेकर से संबंधित नोट को उपकरण किराया प्रभार के अंतर्गत रखा गया है। यदि आवश्यक हो तो पत्तन इस नोट का उल्लेख अनुसूची 2;2.4 के अंतर्गत कर सकता है।	यह नोट 2.2.4 में उल्लेखित कर दिया जाएगा, यथा प्रस्तावित।
(xxi)	अनुसूची 4.2 फ्लोटिला का किराया प्रभार:	
(क)	वर्तमान प्रशुल्क मद जो डंब-बॉर्जों के लिए निर्धारित है उसे प्रस्तावित दरमानों से हटाने का कारण बताएं।	पत्तन के फ्लोटिला में अब डंब बार्ज नहीं होते हैं।
(ख)	वर्तमान दरमानों में लांच के किराए संबंधी प्रशुल्क प्रति पारी, न्यूनतम प्रभार और प्रति अतिरिक्त घंटे की दर से लिया जाता है। उसके विपरीत, प्रस्तावित	यह मांग कभी कभी होती है। तथापि एक बार मांग होने पर लगभग 8 घंटे की मांग होती है। जिसमें तेल ईंधन भी शामिल होता है। राजस्व पर

	<p>दरमानों में पत्तन 8 घंटे प्रति पारी या उसके किसी भाग के लिए, एक ही प्रशुल्क दर निर्धारित दर/प्रति पारी के हिसाब से यह वृद्ध 143 प्रतिशत बनती है। इस प्रशुल्क मद में इतनी अत्याधिक वृद्धि का औचित्य बताए। इस प्रस्तावित प्रशुल्क का राजस्व पर पड़ने वाला प्रभाव भी राजस्व आकलन नहीं दर्शाया गया है। इसे राजस्व आकलन में दिखाया जाए।</p>	<p>इसका नाम मात्र प्रभाव ही पड़ता है।</p>
(xxii)	<p>अनुसूची 4.3 : भारोत्तोलन प्रभार</p>	
	<p>नई प्रशुल्क मद के लिए कार्यात्मक दिशानिर्देशों में दिए गए विकल्पों के संदर्भ में नये प्रस्तावित प्रशुल्क में पत्तन द्वारा इस शीर्ष के अंतर्गत रुपये 5.50 प्रति टन की दर के प्रस्ताव का आधार बताएं। यदि प्रस्तावित प्रशुल्क लागत पर आधारित है तो पत्तन उसकी गणना संबंधी ब्यौरा प्रस्तुत करे प्रस्तावित प्रशुल्क का राजस्व आकलन पर क्या प्रभाव पड़ेगा राजस्व आकलन में दर्शाए।</p>	<p>पत्तन भारोत्तोलन सेवा बाहर से लेने का प्रस्ताव करता है और यह सेवा राजस्व में भागीदारी के आधार पर प्रदान की जाएगी वर्तमान में एक निजी प्रचालक के द्वारा वे-मेंट ब्रिज के माध्यम से रुपये 5.50 प्रति टन की दर से बिना किसी भागीदारी के आधार पर यह सेवा प्रदान की जा रही है। इस सेवा के लिए इसी दर का प्रस्ताव किया जाता है।</p>
(xxiii)	<p>प्राधिकरण द्वारा टीएएमपी/30/2011 एमओपीटी 02 मई, 2012 को एक आदेश सं. टीएएमपी पारित किया गया था जिसमें कार्गो प्रचालनों के लिए अधिकृत निजी प्रचालक द्वारा लगाई गई ट्रांसशिपर/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए प्रभार निर्धारित किए गए थे। ये प्रभार 14 जून, 2013 को जारी आदेश सं. टीएएमपी/43/2012 एमओपीटी के अंतर्गत अनुमोदित एमओपीटी के दरमानों में शामिल किए गए थे। पत्तन इन दरों को प्राधिकृत सेवा प्रदाता के लिए वर्तमान दरों पर प्रस्तावित दरमानों में शामिल कर सकता है ताकि ये दरें पत्तन के दरमानों में समेकित पद्धति के तौर पर उपलब्ध हो सके।</p>	<p>ट्रांसशिपर/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए, जो प्राधिकृत निजी प्रचालक द्वारा उपलब्ध करायी जाएगी, प्रभार प्रस्तावित दरमानों में शामिल कर लिए गए हैं।</p>
(xxiv)	<p>एमओपीटी ने, जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, पोत संबंधी प्रभारों में 35 प्रतिशत, कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जबकि देशज जलयानों, टम्स, लांचों आदि विदेशी के लिए 201 प्रतिशत तथा तटीय पोतों के लिए 203 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव है। 30 मिनट से अधिक रुकने वाले पोत पर प्रभार में 242 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव है 15000 जीआरटी तक के आकार के पोत के लिए बर्थ सं. 8 हेतु बर्थ किराया प्रभार 191 प्रतिशत से 201 प्रतिशत बढ़ाने का प्रस्ताव है। 20' कंटेनर के लिए भंडारण प्रभार</p>	<p>यदि वृद्धि को समग्र रूप से देखा जाए तो अन्य सांविधिक शुल्कों की तुलना में नगण्य है। इसलिए पत्तन इनमें वृद्धि और वसूली को उचित मानता है। इसके अलावा लौह अयस्क निर्यात के चरम सीमा पर होने पर व्यापारियों ने तथा अन्य सांविधिक एजेंसियों ने बहुत लाभ कमाया है जैसे कि सीमा शुल्क विभाग, रेलवे खान विभाग आदि ने व्यापार में तेजी के अनुसार लाभ उठाया है। एमओपीटी इसका लाभ नहीं उठा पाया क्योंकि यह अधिसूचित दरों से अधिक दरें प्रभारित नहीं कर सकता था अतः वाणिज्य दृष्टि से लाभ प्राप्त नहीं कर सका।</p>

	क्रमशः 450 प्रतिशत और 435 प्रतिशत बढ़ाने का प्रस्ताव है। एमओपीटी इन प्रशुल्क मदों की दरों में कमी लाने पर विचार करे जिनमें 25-30 प्रतिशत की सामान्य वृद्धि से अधिक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।	परिणामतः लौह अयस्क खनन पर रोक लगने के बाद, एमओपीटी को राजसव की काफी हानि हुई है। अतः उच्च प्रशुल्क दर एक सोचा समझा वाणिज्यक निर्णय है तथा एआरआर की सीमाओं में हैं।
(xxv)	प्राधिकरण द्वारा निम्नलिखित आदेश जारी किए गए हैं जिनका अनुपालन सभी महापत्तन न्यासों को द्वारा किया जाना चाहिए। इसके अतिरिक्त सभी महापत्तन न्यासों से अनुरोध किया गया था कि वे (ग) तथा (घ) पर उल्लेख हमारे पत्रों में उल्लेखित उचित नोट, अपने-अपने दरमानों में शामिल करें।	
(क)	महापत्तन पर तटीय पोतों का बर्थिंग प्राथमिकता देने से संबंधित दिशानिर्देश के बारे में आदेश सं. टीएएमपी/52/2014 - सामान्य दिनांक 28 नवंबर, 2014	सभी के लिए अनुकरणीय आदेश प्रस्तावित दरमानों में शामिल कर लिया गया है।
(ख)	पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 03 फरवरी, 2016 के पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.V के अनुसरण में महापत्तन न्यासों और बीओटी प्रचालकों द्वारा, नियमित घंटों के पश्चात, अपनी सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन के प्रभारों में छूट तथा कार्गो व पोत संबंधी प्रभार कम निर्धारित कार्गो व पोत संबंधी आदेश सं. टीएएमपी/14/2016-विविध दिनांक 09 फरवरी, 2016	यदि रात के दौरान 23.00 बजे से प्रातः 07.00 बजे के समय के मध्य कार्गो उतारा जाता है तो निशुल्क अवधि के पश्चात सड़क मार्ग से निकारी पर विलंब शुल्क में रुपये 1/- प्रतिटन की दर से छूट दी जाएगी।
(ग)	पत्र सं. टीएएमपी/35/2013 दिनांक 07 अगस्त, 2014 जिसमें सभी महापत्तन न्यासों को आदेश दिए गए हैं कि वे अपने अपने दरमानों में सामान के बारे में वारफेज दरों को लागू करने के बारे में इस प्रकार का समुचित नोट शामिल करें कि निर्धारित दरों को लागू करने के बारे में, उपयोक्ताओं के मन में कोई असंदिग्धता न रहे।	दरमानों में रक्षा सामान के लिए अलग दरें निर्धारित की गई हैं।
(घ)	पोत परिवहन मंत्रालय का पत्र सं. पीडी 25021/7/2015- पीडी - । दिनांक 16 अप्रैल 2015 जिसमें सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिए गए हैं कि वे इंपोर्ट जेनरल मेनिफेस्ट (आई जीएम) तथा एक्सपोर्ट जेनरल मेनिफेस्ट (ईजीएम) में घोषित कार्गो वाले पोत पर वारफेज के संबंध में 25 मार्च 2015 के प्राधिकरण के आदेश सं; टीएएमपी/53/2002 - विविध का अनुसरण करें। फिर भी देखा गया है कि पत्तन ने साझा रूप से जारी किए गए पत्र में उल्लेखित प्रावधानों को प्रस्तावित दरमानों में शामिल नहीं किया है। पत्तन से अनुरोध	प्राधिकरण के निदेशों का अनुपालन किया जाएगा।

	है कि वे इन्हें प्रस्तावित दरमानों में दर्शाए तथा यदि राजस्व आकलन पर भी कोई प्रभाव पड़ता हो तो उसे फार्म नं.3 में दर्शाया जाए।	
5	<u>अतिरिक्त अधिक्य का समंजन</u>	
	प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 4.1 के अनुसार (क) पूर्ववर्ती आदेशों में प्राधिकरण द्वारा आकलित अतिरिक्त असमंजित अधिक्य, महापत्तन न्यासों द्वारा, पत्तन न्यास के निदेशानुसार किसी अन्य निधि में अंतरित करना होता है। (ख) वर्तमान दरों के लागू होने और नये दरमानों के इस नीति के अंतर्गत लागू होने के माध्यम अतिरिक्त अधिक्य का आकलन तथा सामान्य आरक्षित निधि में अंतरित करना होता है तथा उसका प्रयोग पत्तन के विकास, सृजन और/या पत्तन की संरचनात्मक सुविधाओं के आधुनिकीकरण के लिए करना होता है। जहां तक (क) का संबंध है पिछले प्रशुल्क आदेश में अनसमंजित को अधिक्य शेष नहीं बचा था। जहां तक उपर्युक्त का संबंध है एमओपीटी से अनुरोध है कि वह कथित प्रशुल्क नीति के खंड 4.1 के अंतर्गत यथा अपेक्षित अतिरिक्त अधिक्य का आकलन करे तथा उससे संबंधित सूचना दे।	सूचित किया जाता है कि लौह अयस्क के निर्यात पर सर्वोच्च न्यायालय की रोक के कारण एमओपीटी भारी वित्तीय हानि हुई है। यह हानि रुपये 250 करोड़ है। अतः पिछली अवधि के दौरान कोई अतिरिक्त अधिशेष का समंजन नहीं किया जाना था। इसके विपरित प्राधिकरण दरमानों में प्रस्तावित वृद्धियों को स्वीकृति प्रदान करनी चाहिए ताकि उचित वाणिज्यिक दृष्टि से पिछले वर्षों में हुई हानियों की भरपायी की जा सके।
6.	<u>कार्य निष्पादन मानक</u>	
	प्रशुल्क नीति के खंड 3.2 में उल्लेख है कि खंड 2.8 में किए गए प्रावधान के अनुसार दरमानों का सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा तय किए गए कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने पर ही किया जाएगा। यदि कोई पत्तन कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष किसी प्रकार का सूचकांकन अनुमत नहीं होगा। इसलिए, एमओपीटी, खण्ड 3.2 में उल्लेखित प्रावधान के अनुरूप सूचकांकन के संबंध में दरमानों में उचित खण्ड को सम्मिलित करे। इस प्रयोजन के लिए पत्तन, प्राधिकरण वीपीटी, केपीटी, एमबीपीटी आदि के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार अधिसूचित दरमानों का संदर्भ लें।	दरमानों में सूचकांकन के लिए कार्य निष्पादन मानक पूरे करने के लिए संशोधित दरमानों में इस शर्त को शामिल कर लिया गया है।

13.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 और 8 नवंबर, 2016 के पत्र के माध्यम से संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। संशोधित एआरआर और संशोधित आकलन कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट, वित्तीय सलाहकार और एमओपीटी के प्रधान लेखा अधिकारी द्वारा प्रमाणित है।

14.1. एमओपीटी ने 02 नवंबर, 2016 के ई-मेल में पुष्टि की है कि संशोधित दरमानों और कार्य निष्पादन मानकों को वेबसाइट पर लोड कर दिया गया था तथा यह भी पुष्टि की है कि इस संबंध में सभी संबंधित उपयोक्ता संगठनों/संगठन निकायों/बीओटी प्रचालकों को अपनी अपनी टिप्पणियां निर्दिष्ट पते पर भेजने के लिए 15 दिन का समय देते हुए एक पत्र जारी किया गया था।

14.2. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के माध्यम से ड्राफ्ट दरमानों में हमारे द्वारा मांगी गई जानकारी तथा स्पष्टीकरण के आधार पर ड्राफ्ट दरमानों में थोड़ा संशोधन किया है। एमओपीटी द्वारा दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के ड्राफ्ट दरमानों में किए गए कुछ मुख्य आशोधन इस प्रकार हैं :

- (i) पत्तन ने फार्म - 1 में रेलवे से संबंधित कुछ समंजनों को हटा दिया गया है।
- (ii) एआरआर में अनुज्ञेय प्रबंधन और सामान्य ऊपरी व्यय से संबंधित फार्म-2 में आशोधन किया गया है जो प्रचालन व्यय और मूल्यहास के योग के 25 प्रतिशत से अधिक नहीं है।
- (iii) इसके अलावा, 31 मार्च, 2013 को नियोजित पूंजी की राशि में रेलवे गतिविधियों से संबंधित निबल स्थायी परिसंपत्तियों में जिन्हें पहले शामिल नहीं किया गया था, में आशोधन के कारण नियोजित पूंजी में कुछ आशोधन किया गया है। 16 प्रतिशत आरओसीई अनुमत करने के प्रयोजन से एआरआर में संगणित आशोधित नियोजित पूंजी, मूल प्रस्ताव में आकलित नियोजित पूंजी रुपये 55,575.07 लाख की अपेक्षा रुपये 56,530.42 लाख है।
- (iv) एमओपीटी के जून 2016 में प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार संशोधित संगणन एआरआर के अनुसार, संशोधित एआरआर वर्ष 2015-16 में रुपये 40,829.48 लाख की अपेक्षा रुपये 43,336.61 लाख है।
- (v) एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत संशोधित एआरआर संगणन का सारांश नीचे दिया जाता है:

₹ लाख				
क्रम सं.	विवरण	व1 (2011-12)	व2 (2012-13)	व3 (2013-14)
(1)	कुल व्यय (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	घटाएं - समंजन ::			
(i)	संपदा संबंधी व्यय	1338.08	1443.52	1267.52
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.00	0.00	36.71
(iii)	यदि मजदूरी, पेंशन/ग्रेच्युटि, एक्स ग्रेशिया भुगतान आदि का कोई बकाया हो तो उसके एक बारगी व्यय का 4/5 भाग। (प्रत्येक मद की सूची बनाएं)			826.77
(iv)	पेंशन निधि अंशदान का 4/5 भाग	2120.00	1869.60	1860.00
(v)	प्रचालन व्यय और मूल्य हास के योग के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन और सामान्य ऊपरिव्यय	1171.78	1444.98	1660.78
(vi)	यदि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के तहत अधिक शासित हों तो कैप्टिव बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित व्यय।	0.00	0.00	0.00

	कुल समंजन	4629.86	4758.10	5651.78
(3)	कुल समंजन के पश्चात कुल व्यय (3 = 1 - 2)	30706.15	30606.53	29690.61
(4)	क्रम सं. 3 का औसत व्यय = $[v_1 + v_2 + v_3]/3$	30334.43		
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.3.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियों (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	39552.37		
	(ii) जोड़ें : 31.3.2014 को प्रगतिरत् कार्य (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	15276.53		
	((iii) घटाएं: 31.3.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	2312.03		
	(iv) घटाएं: बीओटी प्रचालक को 31.3.2014 को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान, यदि कोई हो ,	0.00		
	(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के लिए विचार योग्य 31.3.2014 को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान , यदि कोई हो ।	0.00		
	(vi) जोड़ें: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निधारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	4013.55		
	(vii) कुल नियोजित पूंजी	56530.42		
(6)	नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम , क्रम सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत	9044.87		
(7)	31.3.2014 को वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर) [(4)+(6)]	39379.30		
(8)	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांककन @ 6% (7*1.06)	41742.06		
(9)	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांककन @ 3.82% (8*1.0382)	43336.61		
(10)	वर्ष 2016-17 के लिए लागू एआरआर में सूचांककन @ शून्य	43336.61		
(11)	अधिकतम सीमा स्तरीय सूचांककित वार्षिक राजस्व मांग(एआरआर)	43336.61		

(12)	ऊपर क्रम सं.10 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एआरआर में प्रस्तावित दरमानों में आकलित राजस्व	19979.63*
नोट :		
1) वर्ष 2013-14 एफएमई में पेशन के भुगतान के लिए पेशन निधि से रु.30 करोड़ की निकासी शामिल है।		
2) क्रम सं. 2(iii) पर 3 वर्ष से अधिक के औसत पर विचार नहीं किया गया है तथा औसत निकालने के पश्चात घटा दिया गया है।		

(* पत्तन द्वारा आकलित राजस्व में पत्र दिनांक 27 अक्तूबर 2016 द्वारा प्रस्तावित धूल संपीड़न लेवी के राजस्व के रुपये 132.65 लाख शामिल हैं।)

(vi) संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित शर्तें इस प्रकार हैं:

- (क) तटीय पोत जिन्हें प्राथमिकता बर्थिंग प्रदान की जाती है उन्हें बर्थिंग प्राथमिकता प्रभार नहीं देने होंगे। [खण्ड (iii) ग- सामान्य निबंधन एवं शर्तें]
- (ख) एक तटीय पोत को प्राथमिकता मिलने अथवा न मिलने दोनों स्थितियों में तटीय दरों पर पत्तन प्रभार का भुगतान करना होगा। [खण्ड iii (ड.) सामान्य निबंधन एवं शर्तें]
- (ग) खण्ड 1.1 नोट (ii) के अंतर्गत शब्द बड़े जोड़ा गया है और खण्ड 1.1 नोट 2 (iii) के अंतर्गत देशज यान और मछुआरों के ट्रालों की श्रेणी शामिल की गयी है
- (घ) खण्ड 1.1.1 के अंतर्गत पोत संबंधी प्रभारों के तहत वीटीएमएस प्रभार निम्न अनुसार शुरू किए गए हैं:

क्रम सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
		(यू एस \$)	(रु.)
1.	पोत	0.0130	0.50

(ड.) खण्ड 1.2 के अंतर्गत पॉयलटेज के तहत एक नोट निम्नानुसार शामिल किया गया है।

निम्न को छोड़कर शेष सभी मामलों में पॉयलटेज देय होगी :-

- (क) पोतों के बाह्य एनकरेज से, कार्गो अथवा यात्रियों का वितरण/लदान किए बिना मार्ग परिवर्तन कराने की स्थिति में।
- (ख) बिना कार्गो संबंधी कार्यों के बाजों को पत्तन के जलीय क्षेत्र गुजरने की स्थिति में।
- (च) खण्ड 1.3 के अंतर्गत कूज पोतों के लिए छूट सहित बर्थ किराया प्रभार 30 प्रतिशत है जिसे आशोधित करके 50 प्रतिशत कर दिया गया है।
- (छ) खण्ड 2.1 के अंतर्गत 'वार्फेज' शीर्ष को बदल कर 'बर्थ पर वार्फेज' किया जाए।
- (ज) खण्ड 2.2.2 के अंतर्गत भण्डारण प्रभारों के स्लैबों को निम्नानुसार आशोधित करने का प्रस्ताव किया है

2.	उपर्युक्त दरें निम्नानुसार वृद्धि की जाएगी	
(क)	6ठें दिन से 10वें दिन तक	50%
(ख)	11वें दिन से 15वें दिन तक	100%
(ग)	16वें दिन से आगे	200%

(झ) खण्ड 2.4.2 के अंतर्गत निम्नानुसार इलैक्ट्रॉनिक डाटा आदान प्रदान प्रभार आरंभ किए गए हैं।

दस्तावेज का विवरण	दर: प्रति दस्तावेज
पोत संबंधी (विदेशी)	यूएस \$ 50
पोत संबंधी (तटीय)	₹. 2000
कार्गो संबंधी/सीएचएलडी	₹. 2000
कंटेनर वार्फेज	₹. 1000
कंटेनर भंडारण (विदेशी)	यूएस \$ 15
कंटेनर भंडारण (तटीय)	₹. 500

(vii) 30 जून, 2016 के मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित निम्नलिखित आशोधन/शर्तें संशोधित प्रस्ताव से हटाने का प्रस्ताव किया गया है:

(क) रेलवे से संबंधित वे सभी व्यय जिन्हें एआरआर संगणन से हटा दिया गया था उन पर एआरआर के लिए विचार किया गया है। ऐसा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 के खण्ड 2.2 के अनुरूप किया गया है।

(ख) एंकरेज प्रहस्तन के लिए लगाई गई सीएचएलडी लेवी को समाप्त कर दिया गया है।

15.1. तत्पश्चात, दिनांक 27 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा एमओपीटी ने, प्रचालन स्थानों को स्वच्छ रखने के लिए धूल संपीड़न लेवी को पुनः शुरू करने का प्रस्ताव किया है। धूल संपीड़न लेवी वर्तमान दरमानों में पहले से ही कोयला/कोक के लिए रुपये 3.01 प्रति टन की दर से निर्धारित है यह लेवी, जून, 2016 में प्राधिकरण को सौंपे गए प्रस्तावित दरमानों से हटा दी गई थी। पत्तन न केवल कोयला और कोक अपितु सभी कार्गो के लिए (कंटेनर और लिक्विड कार्गो को छोड़कर धूल संपीड़न प्रणाली प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। अतः एमओपीटी ने, एमओपीटी बर्थों पर (पीपीपी प्रचालकों को छोड़कर) कंटेनरों और लिक्विड कार्गो के सिवाय सभी कार्गो पर रुपये 4/- प्रति टन की दर से धूल संपीड़न शुल्क लगाने का प्रस्ताव किया है ताकि धूल संपीड़न व्यय की भरपायी हो सके।

15.2. 2.1.4 धूल संपीड़न शुल्क

दर प्रति टन
₹4.00

15.3. फार्म-3 में दर्शाया जाने वाला अनुमानित अतिरिक्त राजस्व रुपये 1,32,65,480/- है जिसके साथ विस्तृत विवरण भी दिया गया है। पत्तन ने अनुसूची 2.1.4 को धूल संपीड़न लेवी के तौर पर आरंभ करने का प्रस्ताव किया है।

16. इस मामले में परामर्शी प्रक्रिया से संबंधित रिकार्ड प्राधिकरण के कार्यालय में उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों के साथ हुई चर्चा के उद्धरण संबंधित पक्षों को पृथक पृथक भेज दिए जाएंगे। यह विवरण, प्राधिकरण की वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

17. इस मामले पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित समग्र सूचन के आधार पर निम्न बिंदु उभर कर उजागर होते हैं :-

- (i) एमओपीटी के ये दरमान पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा जुलाई, 2013 में संशोधित किए गए थे। एमओपीटी के इन दरमानों की वैधता प्राधिकरण के दिनांक 16 जुलाई, 2013 के आदेश द्वारा 31 मार्च, 2016 तक बढ़ायी गई थी। एमओपीटी ने अपने दरमानों में प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार सामान्य संशोधन करने के लिए 30 जून, 2016 को प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि यह प्रशुल्क प्रस्ताव बोर्ड द्वारा अनुमोदित है तथा पत्तन उपयोक्ताओं तथा पोत एजेंटों स्टीवडोर्स, कार्गो आयातकों तथा निर्यातकों के साथ विभिन्न बैठकों में चर्चा की गई है। चर्चा के आधार पर प्रस्तावित वृद्धि और कुछ शर्तों में तदनु रूप बदलाव किए गए हैं तथा बैठकों में उपयोक्ताओं के सुयुक्त सुनवाई के दौरान प्राप्त कुछ सुझावों पर एमओपीटी द्वारा एमओपीटी के अक्टूबर, 2016 के प्रस्ताव में विचार किया गया। तदनुसार, पत्तन ने 06 अक्टूबर, 2016 को एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

जैसा कि पूर्ववर्ती पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है, एमओपीटी को, 30 जून, 2016 के प्रस्ताव के संदर्भ में सूचना/जानकारी प्रस्तुत करने के लिए 12 सितंबर, 2016 को एम अनुरोध पत्र भेजा गया था। निरंतर स्मरण कराते रहने के परिणाम स्वरूप, पत्तन ने फार्म- I सहित अपेक्षित जानकारी/स्पष्टीकरण तथा संशोधित दरमानों का प्रस्ताव अपने दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के पत्र के माध्यम से भेजा है। एमओपीटी द्वारा 06 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा भेजी गई सूचना/जानकारी तथा संशोधित दरमानों तथा उसके बाद 27 अक्टूबर, 2016 के पत्र के अंतर्गत किए गए उल्लेखों पर इस मामले में विश्लेषणात्मक कार्रवाई करते समय विचार किया गया है। इस मामले को पत्तन से पूर्ण जानकारी/स्पष्टीकरण आने पर ही अंतिम निर्णय लिया जा सकता था।

- (ii) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.1 में प्रत्येक महापत्तन न्यास से अपेक्षा की गई है कि वह वार्षिक राजस्व मांग का मूल्यांकन करें जो तीन वर्षों- वर्ष 2011-12 (वर्ष-I), 2012-13 (वर्ष-II), तथा 2013-14 (वर्ष-III) के वार्षिक लेखा परीक्षित साताओं के अनुसार कुल जोड़ का औसत होता है बशर्ते उसमें प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.2 और प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देश और 31 मार्च, 2014 को प्रगतिरत कार्य पूंजी सहित नियोजित पूंजी पर 16% प्रत्यागम शामिल न हो और वह कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट/कॉस्ट एंड मेनेजमेंट अकाउंटेंट के द्वारा प्रमाणित हो।
- (ख) सीएचपीटी द्वारा तीन वर्षों वर्ष 2011-12 (वर्ष-I), 2012-13 (वर्ष-II), तथा 2013-14 (वर्ष-III) के लिए चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित लेखा परीक्षित वार्षिक खातों के आधार पर वार्षिक राजस्व मांग का आंकलन किया गया है। सीएचपीटी ने औसत वार्षिक व्यय आंकलन हेतु वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के व्ययों में, एआरआर आंकलन के लिए अन-अनुमत व्ययों को शामिल नहीं किया है।

जीएमओईए ने उल्लेख किया है कि क्योंकि वर्तमान वित्तीय आंकड़े और वर्तमान प्रहास्ति मात्र एआरआर सगणन के लिए उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2013-14, 2014-15 और

2015-16 के लिए एआरआर संगणन हेतु वास्तविक आंकड़ों पर विचार किया जाए। इस संबंध में एमओपीटी ने ठीक ही कहा है कि यह प्रस्ताव पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी प्रशुल्क नीति के खण्ड 2.1 के अनुसार तैयार किया गया है जिसमें उल्लेख किया गया है कि एमआरआर, वर्ष 2011-12 से 2013-14 तक के वास्तविक व्ययों के औसत पर, प्राधिकरण 2014-15 और 2015-16 के लिए प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित सूचकांक घटक लागू करते हुए आकलित किया जाए। वर्ष 2016-17 के लिए, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित घोषित सूचकांक शून्य है जैसा कि एमओपीटी द्वारा सही ढंग से विचारित है। फिर भी वर्ष 2011-12 (व-1), 2012-13 (व-2) व वर्ष 2013-14 (व-3) के लिए निर्धारण करने की बजाए, तुरंत पहले के तीन वर्षों के लेखा परीक्षित खातों के अनुसार, वास्तविक व्ययों के कुल योग के औसत पर विचार सहित, प्रशुल्क नीति, 2015 के कुछ खण्डों में संशोधन के मामलों में पोत परिवहन मंत्रालय का उत्तर अभी प्राप्त नहीं हुआ है। जब तक कि पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा कोई संशोधन जारी किया जाता है, पत्तन एवं प्राधिकरण दोनों महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए बाध्य हैं¹

क्योंकि एआरआर आकलन करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव प्रशुल्क नीति 2015 के संबंधित खण्डों के अनुरूप है, जिसे कोचीन पत्तन न्यास, न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, वीओ चिदम्बरनार पत्तन न्यास, मुंबई पत्तन न्यास, कोलकाता पत्तन न्यास में भी समान रूप से अपनाया गया है, इसलिए, इस मामले में एक पृथक दृष्टिकोण नहीं अपनाया जा सकता। किसी भी अवस्था में प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर आगे के पैराग्राफों से देखा जा सकता है कि रुपये 433.37 करोड़ रुपये के आकलित एआरआर की प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर एमओपीटी द्वारा आकलित प्रशुल्क रुपये 199.80 करोड़ है जिससे रुपये 233.57 करोड़ की राशि बिना प्रभार शेष रह जाती है।

(iii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.2 तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 में निर्धारित उपखण्डों के अनुरूप एमओपीटी द्वारा निम्नलिखित समंजन किए गए हैं जिनका उल्लेख विशेष तौर पर किया जाता है :

(क) एमओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.2 (i) और (ii) के तथा प्राधिकरण द्वारा जारी कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार संपदा संबंधी कार्यों और ऋणों पर ब्याज राशि को शामिल नहीं किया है।

(ख) (i) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.2 (iii) तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसार मजदूरी, पेंशन/ग्रेच्युटि, एक्स ग्रेशिया भुगतान आदि की बकाया राशि, जो मजदूरी आदि में संशोधन के कारण सृजित हुई है का 1/5 भाग एक बारगी व्यय, एआरआर में शामिल करना होता है। इसी प्रकार पेंशन निधि के अंशदान का 1/5 भाग एक बारगी व्यय भी एआरआर के संगणन में शामिल करना होता है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5 भाग एआरआर में शामिल नहीं किया जाना चाहिए।

(ii) एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 में सेवानिवृत्ति की ग्रेच्युटि रुपये 302.29 लाख का 4/5 भाग रुपये 241.83 लाख, जो विशेष स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति स्कीम के लिए भुगतान किए गए हैं, शामिल नहीं किए हैं। इसके समर्थन में एमओपीटी ने गणना

नहीं किए हैं। इसके समर्थन में एमओपीटी ने गणना का विवरण दिया है अतः स्वीकार्य है।

एमओपीटी ने वर्ष 2013-14 के दौरान रुपये 731.18 लाख के एक्सप्रेशिया भुगतान के 4/5 भाग को वर्ष, 2013-14 के लिए रुपये 584.94 लाख को शामिल नहीं किया है। उपर्युक्त समंजन एमओपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप किए गए हैं। तथा इनके समर्थन में गणना का ब्यौरा प्रस्तुत किया है अतः स्वीकार्य है।

(ग) पत्तन ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए पेंशन निधि रुपये 2650 लाख के अंशदान का 4/5 भाग क्रमशः रुपये 2120 लाख, रुपये 1869.60 लाख और रुपये 1860 लाख एआरआर में शामिल नहीं किया है। एमओपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप है तथा इनकी पुष्टि में गणना संबंधी ब्यौरा प्रस्तुत किया है, अतः स्वीकार्य है।

(iv) प्रशुल्क नीति 2015 के खण्ड 2.2 (iv) और कार्यात्मक दिशा निर्देशों के खण्ड 2.2 (iv) के अनुसार, एआरआर में प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन (एमजीएओ) संबंधित व्यय के लिए प्रचालन व्यय तथा मूल्य ह्रास के लिए योग के अधिकतम 25 प्रतिशत पर ही विचार करना होता है।

वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं में दर्शाया गया एमजीएओ वर्ष 2011-12, 2012-13 और वर्ष 2013-14 के लिए क्रमशः रुपये 6,154.76 लाख, रुपये 6,404.06 लाख और रुपये 6204-16 लाख है।

एमओपीटी ने प्रचालन व्यय (मूल्य ह्रास सहित) वर्ष 2011-12 से वर्ष 2013-14 तक क्रमशः रुपये 47,34.10 लाख, रुपये 4,679.37 लाख और रुपये 4,301.05 लाख आकलित किया है। एमओपीटी द्वारा फार्म-2 में दिखायी गयी गणना के अनुसार एमओपीटी द्वारा फार्म-2 में दिखायी गयी गणना के अनुसार एमओपीटी ने रुपये 1,171.78 लाख, रुपये 1,444.98 लाख और रुपये 1,660.78 लाख रुपये प्रचालन व्यय और मूल्यह्रास के कुल योग का 25 प्रतिशत के तौर पर, प्रबंधन और सामान्य प्रशासन ऊपरिव्यय के रूप में आकलित किए हैं। इस प्रकार एमओपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के लिए इन्हें क्रमिक तौर पर इन्ही वर्षों में एआरआर में शामिल नहीं किया है। ऐसा प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों के अनुसरण में किया गया है।

एमओपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समंजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप है तथा संगणना विवरण से पुष्ट है, अतः स्वीकार्य है।

(v) प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.2 (v) के अनुसार कैप्टिव बर्थों से संबंधित सभी व्यय एआरआर में शामिल नहीं किए जाते हैं।

एमओपीटी ने, कैप्टिव बर्थों के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी व्यय को शामिल न किए जाने वाला व्यय शून्य दर्शाया है जो विश्वशनीय है।

(vi) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों तथा कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुसरण में वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 का औसत व्यय रुपये 30,334.43 लाख आकलित किया गया है।

(vii) नियोजित पूंजी के संगणन के लिए कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.4 के अनुसार पत्तन को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित निवल स्थायी परिसंपत्तियों का मान और बीओटी प्रचालकों को

स्थानान्तरित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान, 31 मार्च 2014 तक के लेखा परीक्षित खातों गणना में शामिल नहीं करना है।

एमओपीटी ने 31 मार्च, 2014 तक, लेखा परीक्षित खातों के अनुसार रुपये 56,530.42 लाख की राशि जिसमें रुपये 39,552.37 लाख निबल स्थायी परिसंपत्तियां + रुपये 15,276.53 लाख प्रगतिरत कार्य पूंजी + रुपये 2312.03 लाख संपदा संबंधी कार्यों की निबल स्थायी परिसंपत्तियों का मान तथा रुपये 4,013.55 लाख कार्य पूंजी है। कार्य पूंजी के अंतर्गत इनवेंट्री, विविध देनदार तथा नकद शेष आते हैं तथा एमओपीटी ने कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5 में निर्धारित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी रुपये 4,013.55 लाख परिकलित की है। नियोजित पूंजी की यह राशि जो एमओपीटी ने प्रस्तावित की है, विश्वसनीय है और स्वीकार्य है।

जीएमओईए ने उल्लेख किया है कि एमओपीटी ने पीपीपी से लाइसेंस फीस, रेवले के खाते पर राजस्व, और राजस्व में कमी की स्कीम के परिणाम स्वरूप विविध आय जैसे राजस्वों की अवहेलना की है जिससे राजस्व में कमी आयी है और कम आय दिखायी गई है। जीएमओईए ने सुझाव दिया है कि प्रबंधन और सामान्य ऊपरी व्ययों का भाग, पीपीपी परियोजनाओं के माध्य अनुपातिक रूप से विभाजित करते रहने चाहिए ताकि पीपीपी सुविधाएं प्राप्त होती रहे तथा ऐसे व्यय का समंजन करने के लिए ऐसी परियोजनाओं से, पत्तन द्वारा लिया गए राजस्व पर विचार करना उपयुक्त होगा। पीपीपी परियोजनाओं और पत्तन द्वारा लिया गया राजस्व शामिल करने के लिए जीएमओईए का सुझाव प्रशुल्क नीति, 2015 तथा प्राधिकरण द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है। प्रशुल्क नीति, 2015 में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास 2011-12 से 2013-14 के तीन वर्षों के व्यय + उपर्युक्त नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रत्यागम के औसत के आधार पर एआरआर का मुल्यांकन करें। दरमान, आकलित एआरआर की सीमा में ही होने चाहिए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुपालन में तैयार किया गया है तथा इसमें सभी जुड़ाव या लोप दिशानिर्देशों के अनुसार किए गए हैं। इसके अलावा, दिशानिर्देशों के अनुरूप फार्म-1 और 3 चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित किए गए हैं जिससे यह सुनिश्चित हो जाता है कि न केवल लेखा परीक्षित खाते अपितु प्राधिकरण के दिशानिर्देशों का भी अनुपालन किया गया है। इस प्रकार, जीएमओईए के कुछ सुझावों पर जो प्रशुल्क नीति 2015 और कार्यात्मक दिशानिर्देशों के अनुरूप नहीं है, विचार नहीं किया जा सकता।

- (viii) एमओपीटी द्वारा परिकलित कुल नियोजित पूंजी रुपये 56530.42 लाख है। नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रत्यागम रुपये 9044.87 लाख है। जिस पर एआरआर परिकलन में विचार किया गया है।

जीएमओईए ने उल्लेख किया है कि 16 प्रतिशत आरओसीई व्यापारिक परिसंपत्तियों तक सीमित है जबकि नियोजित पूंजी पर प्रत्यागम व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों सामाजिक परिसंपत्तियों पर 6.35 प्रतिशत और 0 प्रतिशत की दर से विचारित है जैसा कि विगत में प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 में दिया गया है। इस संबंध में, उल्लेखनीय है प्रशुल्क नीति 2015 के खण्ड 2.1 में महापत्तन न्यासों को नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रत्यागम के लिए प्राधिकृत किया गया है। प्रशुल्क नीति, 2015 में आरओसीई परिकलन के लिए व्यापार, व्यापार संबंधी और सामाजिक कार्य संबंधी नियोजित पूंजी के पृथक्कीकरण की परिकल्पना नहीं की गई है। जीएमओईए का यह उल्लेख/कथन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुरूप नहीं है।

- (ix) आकलित एआरआर वित्तीय वर्ष 2011-12, 2012-13 और 2013-14 के व्ययों का औसत रुपये 30,334.43 लाख + 16 प्रतिशत आरओसीई = रुपये 9,044.87 लाख जो कुल मिलाकर रुपये 39,379.30 लाख, 31 मार्च, 2014 तक बनता है। इसके अलावा एमओपीटी ने कार्यात्मक

दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7 के अनुसार कथित एआरआर को वर्ष 2014-15 और 2015-16 के लिए शतप्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक क्रमशः 6 प्रतिशत 3.82 प्रतिशत व शून्य प्रतिशत की दर से वर्ष 2016-17 के लिए सूचकांकित किया है तथा अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित एआरआर रुपये 43,336.61 लाख परिकलित किया है जिसके आधार पर संशोधित दरमानों का प्रस्ताव किया गया है।

- (x) एमओपीटी के दिनांक 06 अक्टूबर, 2016 के पत्र द्वारा प्रस्तुत परिकलन का विवरण अनुलग्नक में दिया गया है। एआरआर परिकलन, जो चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित है विश्वस्नीय माना जाता है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत अधिकतम सीमास्तरीय सूचकांकित एआरआर, जो चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित है, का सारांश नीचे दिया जाता है:-

रु. लाखों में

क्रम सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	सभी समंजनों के पश्चात कुल व्यय	30,706.15	30,606.53	29,690.61
2	औसत व्यय [व1 + व2 + व3]/3	30,334.43		
3	31.03.2014 को प्रगतिरत कार्यपूँजी सहित तथा मानकों अनुसार नियोजित पूँजी कार्यपूँजी	56,530.42		
4	@ 16% की दर से नियोजित पूँजी पर प्रत्यागम	9,044.87		
5	31 मार्च 2014 (5=2+4) को एआरआर	39,379.30		
6	वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 6% (7*1.06)	41,742.06		
7	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)	43,336.61		
8	वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एआरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)	43,336.61		
9	एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों के अनुसार आकलित राजस्व	19,979.63		

- (xi) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.6 के अनुसार महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक आधार पर बाजार की दरों के अनुसार दरें तय करने तथा सूचकांकित एआरआर, चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित, की सीमा स्तरों के अनुसार छूट प्रदान की गई है। पत्तन ने, कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 2.9 के अनुसार वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित आगम/निर्गम के परिप्रेक्ष्य में प्रस्तावित दरमानों में प्रत्येक प्रशुल्क मद का उल्लेख करते हुए, राजस्व आकलन का विस्तृत विवरण दिया है। दरमान निकालने के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.5 के अनुसार एमओपीटी ने केवल (एमओपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो आवागमन

पर कथित रूप से टनों (भार-इकाई) के आधार पर तथा पत्तन द्वारा वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित पोतों की जीआरटी पर विचार किया है तथा सूचकांकित अधिकतम सीमा स्तरीय एआरआर की सीमा में दरमान निकालने के लिए विचार किया है।

कार्गों के आवागमन संबंधी आंकड़े तथा केवल एमओपीटी द्वारा प्रहस्तित पोतों की जीआरटी, प्रस्ताव में राजस्व आकलन की राशि चार्टर्ड अकाउंटेंटों के द्वारा प्रमाणित दर्शायी गई है, इसलिए विश्वस्नीय है।

जीएमओईए ने उल्लेख किया है कि वर्ष 2014-15 की मात्रा पर विचार करने को भविष्य में एक परंपरा न बनाया जाए क्योंकि उस दौरान लौह अयस्क की मात्रा शून्य या नगण्य थी। जीएमओईए ने, इसकी अपेक्षा वर्ष 2014-15 के दौरान कार्गों आवागमन पर विचार करने का अनुरोध किया है।

दरमान निकालने के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 से खण्ड 2.5 के अनुसार, वर्ष 2014-15 में केवल पत्तन द्वारा प्रहस्तित आगम/निर्गम को, माना जाना चाहिए। प्रशुल्क नीति, 2015 के कथित खण्ड को मानते हुए, पत्तन ने प्रस्तावित दरों के अनुसार आकलित एआरआर रुपये 433.37 करोड़ के समक्ष एमओपीटी ने कहा है कि यदि वर्ष 2015-16 के आगम/निर्गम पर भी एआरआर के लिए विचार कर लिया जाए तो भी कार्गों संबंधी कार्यो तथा पोत संबंधी कार्यो के लिए अपेक्षित वृद्धि कार्गों क्रमशः 128 प्रतिशत और 91 प्रतिशत होगी। पत्तन ने समग्र एआरआर पर विचार करने का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि पत्तन ने उतनी वृद्धि का ही प्रस्ताव किया है जितना व्यापार कार्य वहन कर सकता है। पत्तन ने यह भी उल्लेख किया है कि जब लौह अयस्क का व्यापार चरम सीमा पर था और जीएमओईए के सदस्य अत्यधिक लाभ उठा रहे थे तो पत्तन ही एक मात्र ऐसा निकाय शेष था जो आने वाले कठिन समय के लिए अपने खजाने में बढ़ोतरी के लिए दरें नहीं बढ़ा सका था। पत्तन का कथन है कि पत्तन ने लौह अयस्क व्यापार कार्य को आकर्षित करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क दरों में काफी रियायतें/छूट प्रदान की हैं और आर्थिक व्यापार कार्य के परिदृश्य में संशोधित प्रशुल्कों में भी देता रहेगा।

एमओपीटी द्वारा वर्ष 2014-15 में प्रहस्तित आगम/निर्गम के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क पर एमओपीटी द्वारा आकलित रुपये 433.37 के स्थान पर रुपये 199.80 करोड़ का राजस्व आकलित किया गया है। जिससे 233.57 करोड़ रुपये अधिशेष है। देखने में आया है कि पत्तन पूरे एआरआर को विचार में नहीं लिया। रुपये 233.57 करोड़ का अंतर और पत्तन द्वारा लौह अयस्क के लिए प्रशुल्क में दिए गए जाने वाली छूट/रियायत से लौह अयस्क की मात्रा में होने वाली वृद्धि से, यदि कोई हो, जैसा कि जीएमओईए ने कहा है, राजस्व की कमी को पूरा कर देगी।

- (xii) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 2.6 के कारण, महापत्तन न्यास को वाणिज्यिक आधार पर बाजार की दरों के अनुसार दरें तय करने तथा सूचकांकित एआरआर की सीमा स्तरों के अनुसार, चार्टर्ड उकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित दरमान निर्धारण करने के छूट प्रदान की गई है। एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि एमओपीटी ने पोत संबंधी प्रभारों में 35 प्रतिशत तथा कार्गों तथा भण्डारण संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि की है। तथापि देखने में आया है कि कुछ प्रस्तावित प्रशुल्क दरों में की गई वृद्धि कथित वृद्धि दर से ही अधिक है। उदाहरणार्थ, देशज यानों, टम्स, लांच आदि के लिए पत्तन देयता में वृद्धि 201 प्रतिशत की गई है और विदेशी और तटीय पोतों के लिए 203 प्रतिशत, 30 मिनट के अंदर संचलन न करने वाले यानों के लिए यह वृद्धि 242 प्रतिशत, बर्थ सं. 8 पर पोतबर्थ किराया प्रभार में 15000 जीआरटी के लिए 191 से 201 प्रतिशत तक तथा 20' कंटेनर के भण्डारण के

भंडार प्रभार 450 प्रतिशत वृद्धि की गई है। इसलिए एमओपीटी से अनुरोध किया कि प्रस्तावित वृद्धि जो एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित स्तर से अधिक पाई है को कम करे।

पत्तन का कथन है कि यह प्रशुल्क प्रस्ताव बोर्ड द्वारा अनुमोदित है। इस प्रस्ताव पर पत्तन उपयोक्ताओं पोत एजेंटों, स्टीवडोर्स, कार्गो आयतकों और कार्गो निर्यातकों के साथ गई बैठकों में चर्चा की गई है। चर्चा के आधार पर ही प्रस्तावित वृद्धि और कुछ शर्तें शामिल की गई हैं; और प्राधिकरण द्वारा आयोजित बैठकों तथा संयुक्त सुनवाई के दौरान उपयोक्ताओं के द्वारा दिए गए कुछ सुझावों पर एमओपीटी ने विचार किया है। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा उठाए गए मुद्दों के आधार पर पत्तन ने 06 अक्टूबर, 2016 के अपने संशोधित प्रस्ताव में एंकरेज पर प्रहस्तन के लिए लगायी गई सीएचएलडी लेवी को हटाने का निर्णय लिया और प्रस्तावित संशोधित दरमानों में कुछ आशोधनों का प्रस्ताव किया है। इसके अलावा पत्तन ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित वृद्धि और राजस्व आकलन एआरआर की सीमाओं में हैं।

एमओपीटी ने उल्लेख किया है कि पोत संबंधी प्रभारों में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि 35 प्रतिशत और कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत प्रशुल्क वृद्धि की गई है। क्योंकि एमओपी ने वर्तमान दरमानों के अधिकांशतः युक्ति युक्त और सरल करने का प्रस्ताव रखा है इसलिए ही पोत और कार्गो संबंधी प्रभारों में क्रमशः 35 प्रतिशत और 25 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। यह वृद्धि मदों की दृष्टि से अलग - अलग है। वर्तमान प्रशुल्क मद में प्रतिशत वृद्धि का विवरण, पत्तन ने राजस्व आकलन (फार्म-3) में प्रस्तुत किया है। कार्गो एवं पोत संबंधी प्रभारों तथा भण्डारण प्रभार में वृद्धि से प्राप्त राजस्व पर विचार करते हुए, जो कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित है, जैसा कि एमओपीटी ने प्रस्तुत किया है, सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग की सीमाओं में है और यह प्राधिकरण एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित प्रशुल्क का अनुमोदन कर सकता है बशर्ते आगे पैरा ग्राफों में किए गए विश्लेषण के अनुसार एमओपीटी द्वारा कुछ आशोधन किए जाएं:

- (ख) प्रस्तावित दरमानों के हिसाब से एमओपीटी द्वारा आकलित राजस्व रुपये 199.80 करोड़ है। जैसाकि पूर्ववती पैरा ग्राफों में उल्लेख किया गया है कि पत्तन से कुछ अतिरिक्त सूचना/जानकारी मांगी गई थी, एमओपीटी ने कुद प्रशुल्क मदों/शर्तों सहित राजस्व की मात्रा का विवरण नहीं दिया है। पत्तन का कथन है कि आय के आकलन के लिए आंकड़े उपलब्ध नहीं हैं क्योंकि विगत में ऐसी प्रशुल्क मदें प्रभार नहीं थे। आगामी पैराग्राफों में समग्र रूप से पत्तन द्वारा आकलित अधिकतम सीमास्तरीय सूचकांकित एआरआर, प्रस्तावित प्रशुल्क दरें पर विचार करते हुए पर आकलित राजस्व और कुछ नई प्रशुल्क मदों/शर्तों के आधार पर सृजित राजस्व और वर्तमान शर्तों जिनसे होने वाली आय अभी आकलित नहीं की गई है, के बीच रु.233.57 करोड़ का राजस्व का अंतर (रुपये 433.37 करोड़ - रुपये 199.80 करोड़) है जिसके लिए आय आकलित नहीं की गई है, नियमानुसार रु.233.57 करोड़ का सम्मिवेश हो जाएगा।

पहले भी कहा गया है कि एमओपीटी ने ड्राफ्ट दरमानों में अनेक आशोधन, युक्तियुक्त परिवर्तन और संशोधन किए हैं। पत्तन ने प्राधिकरण द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/जानकारी/स्पष्टीकरण के आधार पर पैरा 13.1 में कई प्रस्तावित आशोधनों का कारण प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा पैरा 13.1 में दी गई सूचना/जानकारी/स्पष्टीकरण के आधार पर और एमओपीटी द्वारा दर मानों में प्रस्तावित आशोधनों, युक्ति युक्त परिवर्तनों और सरलीकरण पर उपयोक्ताओं की आरे से कोई टिप्पणी प्राप्त न होने

कि स्थिति के मद्देनजर प्रस्तावित दरमानों का अनुमोदन किया जाता है बशर्ते उन आशोधनों जिन पर उपयोक्ताओं ने आपत्तियां उठाई हैं तथा कुछ बड़े आशोधन जिन पर अलगे पैरा ग्राफों में चर्चा की गई है, का विश्लेषण किया गया है।

- (xiii) (क) वर्तमान दरमानों में भाग 1.1 के अंतर्गत देशजयान, टग्स, लांच, मछली पकड़ने वाले ट्रालों और अन्य पोतों के लिए अलग से पत्तन देयता निर्धारित की गई जो विदेशगामी पोतों के लिए अमेरिकी डॉलर 0.0852436/जीआरटी है। पत्तन देयता के एक समान प्रस्तावित दर अमेरिकी डॉलर 0.02566/जीआरटी (विदेशगामी पोतों के लिए) से, पोत संबंधी प्रभारों में देशज यान, रग्स, लांच, मछली पकड़ने वाले ट्रालों के लिए प्रस्तावित 35 प्रतिशत वृद्धि के स्थान पर 201 प्रतिशत की वृद्धि परिकल्पित होती है। इस श्रेणी के पोतों के लिए इतनी अत्यधिक वृद्धि पर आपत्ति के बारे में पत्तन ने स्पष्ट किया है कि देशज यानों और मछली पकड़ने वाले ट्रालों के लिए एक नोट देशज यानों और मछली पकड़ने वाले यानों को पत्तन देयता से छूट प्रदान करने के लिए नोट 2 (iii) शामिल किया गया है। जहां तक अन्य जलयानों का संबंध है पत्तन का कथन है कि उनके लिए पत्तन देयता पोतों के लिए लागू पत्तन देयता के समतुल्य होगी। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि टग्स और अन्य जलयानों की जीआरटी कम होती है उनका राजस्व नाममात्र होती है। अतः पोत ने इस श्रेणी को पोतों के साथ मिलाने का प्रस्ताव किया है। पत्तन देयता में प्रस्तावित संशोधनों का पत्तन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) दरमानों का संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय, पोत संबंधी प्रभारों के अंतर्गत अनुसूची खंड 1.1.1 में वाहन यातायात प्रबंधन प्रणाली (वीटीएमएस) नामक नेय प्रशुल्क का उल्लेख किया है जिसके अंतर्गत विदेशी पोतों के लिए प्रति प्रवेश हेतु अमेरिकी डॉलर 0.0130/जीआरटी और बाजों को छोड़ कर सभी तटीय पोतों के लिए 0.50 पैसे प्रति जीआरटी की दर का उल्लेख किया है।

मुरमुगांव शिप्स एजेंट्स एसोसियेशन तथा जीएमओईए ने प्रस्तावित नई मद पर यह उल्लेख करते हुए टिप्पणी की है कि ऐसे अत्यधिक प्रभार लगाने का कोई औचित्य नहीं है जैसेकि एक विदेशगामी पोत हैंडीमैक्स पोत पर यह लगभग रुपये, 27,000/- रुपये बन जाती है।

जहां तक पत्तन का मत है कि वीटीएमएस प्रणाली के प्रापण, स्थापना, इंस्टालेशन और अनुरक्षण करने में बहुत अधिक व्यय होता है और प्रत्येक 5-6 वर्ष की अवधि में प्रणाली की हार्ड और सॉफ्टवेयर प्रणाली को अपग्रेड करना पड़ता है। इसी कार्य के लिए ही नयी लेवी का प्रस्ताव किया गया है। एमएसएए ने कहा है कि प्रशुल्क में अन्य वृद्धियों से नेमी अपग्रेडेशन कार्य की भरपायी पर्याप्त रूप से की जा सकती है। उन्होंने यह भी दिया है कि पत्तन देयता शीर्ष के अंतर्गत दिए गए प्रभारों के समान ही प्रभारों का सुझाव अर्थात् दर प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश रखा गया है और इसे अलग लेवी के तौर पर नहीं लगाया जाना चाहिए।

पत्तन ने इस प्रभार को शामिल करने पर जोर दिया है तथा इस मद से रुपये 126.93 लाख के राजस्व का आकलन किया है। पत्तन वीटीएमएस को पत्तन देयता में उस सीमा तक वृद्धि करते हुए शामिल करने पर सहमत है पत्तन ने तर्क किया है कि वीटीएमएस प्रभार लगाए जाने के बाद भी राजस्व आकलन एआरआर की सीमा के अंदर ही परिकल्पित होगा। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, किसी भी महा पत्तन द्वारा वीटीएमएस प्रभार का दरमानों में अलग प्रशुल्क मद के तौर पर प्रस्ताव नहीं किया गया है। यह सेवा पोत के पत्तन में प्रवेश से संबंधित है और बेहतर है कि इसे पत्तन देयता का ही घटक होना

चाहिए। यह मानते हुए कि पत्तन द्वारा आकलित राजस्व में इस मद का प्रशुल्क भी शामिल है और प्रस्तावित प्रशुल्क केवल पत्तन में वीटीएमएस प्रणाली के प्रापण, स्थापन, शुरू करने और अनुरक्षण के लिए ही है, तो प्राधिकरण का निर्णय है कि पत्तन के प्रस्ताव के अनुरूप इसे पत्तन देयता में सम्मिलित करना ही उपयुक्त होगा। जैसा कि पत्तन ने कहा है, यह प्रशुल्क कार्गो प्रहस्तन कार्य न करने वाले बार्जों पर लागू नहीं होगा। इस प्रकार वीटीएमएस के लिए प्रस्तावित दरें, अनुसूची 1.1 में प्रस्तावित पत्तन देयता के साथ सम्मिलित की जाती है।

- (ग) पत्तन ने वर्तमान नोट 3(i), (iii) और (v) हटाने का प्रस्ताव किया है जिसके अंतर्गत (i) मनोरंजन यॉट (iii) सरकारी पोत और नीला और श्वेत चिन्ह वाले पोत (v) भारत सरकार के अनुसंधानी पोत और सदभावना यात्रा पर आने वाले विदेशी सरकारों के रक्षा पोतों जैसेकुछ विशेष श्रेणी के पोतों को पत्तन देयता से छूट दी गई है। (देखें नोट 3 (i), (iii), (v))

महापत्तन न्यास के दरमानों में पत्तन देयता में छूट संबंधी एकरूपता नहीं है। कांडला पत्तन न्यास, वी,ओ, चिदंबरनार पत्तन न्यास, न्यू मैंगलूर पत्तन न्यास आदि के दरमानों में भारत सरकार के पोतों को पत्तन देयता में छूट नहीं दी गई है जबकि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, विदेशी राजशाही राज्यों/केंद्र/राज्य सरकारों के पोतों को पत्तन देयता में छूट दी गई है।

एमओपीटी ने कहा है कि तट रक्षक पोत, भारतीय विदेशी नौसैनिक पोत अनुसंधानी पोतों से वाणिज्यिक कार्गो पोतों के प्रहस्तन संसाधनों का उनमुखीकरण टग्स, पायलॉट लांच, बर्थ आदि में पत्तन की कार्यक्षमता पर बुरा प्रभाव पड़ता है और किसी प्रकार का वित्तीय लाभ भी नहीं होता है। अतः पत्तन ने संज्ञान वश वर्तमान दरमानों में, इन श्रेणियों के लिए निर्धारित पत्तन देयता में छूट को समाप्त करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत व्याख्या/स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन का यह प्रस्ताव कि पत्तन देयता से वर्तमान नोट 3 (ii) और (v) को हटा दिया जाए, अनुमोदित किया जाता है।

जहां तक मनोरंजन यॉट का संबंध है पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर कि मनोरंजन यॉट आशयप्रद जलयान हैं जिनके मालिक धनाढ्य लोग हैं। पत्तन भी एक गरीब का विकास करने जा रहा है जिसके अंतर्गत पत्तन को अनेक मनोरंजन यॉट प्राप्त हो जाएंगी। इसलिए पत्तन का यह प्रस्ताव कि मनोरंजन यॉट को छूट प्रदान की जाए और उन पर रुपये 10,000/- प्रति माह की मामूली पत्तन देयता प्रभार लगाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।

- (घ) प्रस्तावित दरमानों में पोत ने कार्गो व बंकर/वाटन बार्ज ले जाने वाले बार्जों के लिए रुपये 6000 प्रति वर्ष की दर से पत्तन देयता का प्रस्ताव किया है।

जीएमओईए ने अनुरोध किया है कि बार्जों पर पत्तन देयता नहीं लगानी चाहिए। उन्होंने उल्लेख किया है कि अब तक बार्जों पर किसी प्रकार का प्रभार नहीं लगाया जा रहा था, क्योंकि वे पत्तन के कार्य व्यापार को सुगम बनाते हैं। इस मद से अधिक राजस्व प्राप्त नहीं होगा इसलिए जीएमओईए ने अनुरोध किया है कि इस अतिरिक्त प्रभार की नई मद को हटा देना चाहिए। पत्तन ने उल्लेख किया है कि उन्होंने बार्जों पर पत्तन देयता राजस्व प्राप्ति के लिए नहीं किया है अपितु पत्तन देयता जलीय क्षेत्र में संचालित बार्जों के पंजीकरण के लिए किया है। इसके अलावा रुपये 6,000/- प्रति वर्ष दर लगायी गई है जो नगण्य है। इसके अतिरिक्त पत्तन के संरक्षण कर्ता एमओपीटी, पत्तन की सीमाओं में लगे

हुए बार्ज रैंको को हटाने के कदम उठा रहा है जिन पर बड़ी भारी मात्रा में खर्च किया जाता है। एमओपीटी ने कहा है कि इस खण्ड को शामिल करने का मुख्य उद्देश्य, निश्चयात्मक तौर पर पत्तनीय जल सीमा में संचलन करने वाले सभी जलयानों, और पोतों का संरक्षण है। इसके अलावा ये जलयान वाणिज्यिक गतिविधियों में संलग्न हैं और पत्तन को यह नगण्य प्रभार लेने का अधिकार है। पत्तन इस नई मद का अनुमोदन करने का इच्छुक है।

- (च) वर्तमान नोट - 5 में उल्लेख किया गया है कि पत्तन में प्रवेश करने वाले वे पोतों पर जो कार्गो या यात्रियों के आगमन या निर्गम से संबंधित नहीं है (मरम्मत संबंधी उत्तदायी/लदान के कार्यों को छोड़ कर) 50 प्रतिशत पत्तन देयता लागू होगी। यह महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50(ख) के अनुरूप है। प्रस्तावित नोट (5) में पत्तन ने वर्तमान नोट में यह वाक्य जोड़ा है कि तथापि वेस्टर्न इंडिया शिपयार्ड लिमिटेड (डब्ल्यूआईएसएल) पर मरम्मत के लिए आने वाले पोत ऊपर 1.1 में उल्लेख अनुसार पूरी पत्तन देयता का भुगतान करेंगे। यह पूछे जाने पर कि क्या यह प्रस्ताव महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50 (ख) के अनुरूप है, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि डब्ल्यूआईएसएल एक वाणिज्यिक स्थापना है जो पत्तन के अंदर ड्राई डॉक और मरम्मत सुविधा के लिए कार्य कर रहा है। धारा 50 (ख) पत्तन में प्रवेश करने वाले ऐसे पोतों पर लागू होगा जो कार्गो को उतारने चढ़ाने के लिए आते हैं परंतु ऐसा नहीं कर पाते। तथापि, डब्ल्यू आईएसएल पर पोत, पत्तन में मरम्मत और ड्राई डॉक (डब्ल्यूआईएसएल की लाभप्रद वाणिज्यिक गतिविधि के लिए प्रवेश करते हैं। इसलिए यह खण्ड, डब्ल्यूआईएसएल पर आने वाले पोतों पर लागू नहीं होगा। पत्तन के स्पष्टीकरण के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्तावित संशोधन का अनुमोदन करता है।
- (xiv) पत्तन ने वर्तमान प्रस्तावित दरमानों में पत्तन देयता के अंतर्गत नोट-8 को हटाने का प्रस्ताव किया है जिसमें प्रस्तावित दरमानों में सामान्य कार्गो बर्थ तथा भूरिंग डॉल्फिन में आने वाले विदेशी नौसैनिक पोतों पर अमेरिकी डॉलर 0.2451/डीआरटी/घण्टा की विशेष दर निर्धारित की गई। पत्तन का कथन है कि विदेशी नौसैनिक पोतों के लिए लागू बर्थ किराया, बर्थ किराया अनुसूची तथा भूरिंग डॉल्फिन अनुसूची में प्रस्तावित है अतः इस कथित नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है। जिसके यह प्राधिकरण अनुमोदन करता है।
- (xv) पत्तन ने प्रस्तावित दरमानों में, अनुसूची 1.2.3 और 1.2.4 में रद्दीकरण अथवा रोक कर रखने के लिए प्रभारों को पूर्ण तथा युक्ति युक्त बना दिया है। प्रस्तावित युक्ति युक्तकीकरण के आधार के पूछे जाने पर, कुछ मौजूदा स्लैबों में 35 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई है; स्पष्टीकरण करण दिया गया। गोवा चैंबर ऑफ कामर्स एण्ड इंडस्ट्री ने पत्तन को प्रस्तावित प्रशुल्क में कमी करने का सुझाव दिया है यह कहते हुए कि, इस वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है और रद्दीकरण के अपरिहार्य कारणों ने कमी कभार ही होता है।
- पतन ने स्पष्ट किया है कि पॉयलटों की बुकिंग का रद्दीकरण कभी-कभी होता है और यह किन्हीं विशेष परिस्थितियों में ही होता है। अतः उससे कोई विशेष मात्रा में राजस्व की प्राप्ति नहीं होगी और न होने से कारोबार पर अधिक भार भी नहीं पड़ेगा। इस प्रशुल्क मद में इतनी अधिक वृद्धि का कारण यह है कि अनावश्यक बुकिंग और बुकिंग के रद्द करने जैसी प्रक्रिया से बचा जाए जिससे पतन की कार्य दक्षता में भी बढ़ोतरी होगी और परिणामतः कारोबार में लाभ होगा। पतन के इस सपष्टीकरण, युक्तिपूर्ण पॉयलट बुकिंग के रद्दीकरण प्रभार और उन्हें रोक कर रखने संबंधी प्रभारों के संबंध में पत्तन के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।

(xvi) टग्स किराया प्रभार 40 प्रतिशत बढ़ा दिए गए हैं। जीएमओईए ने इसे अनुमत सीमा तक बढ़ाने का अनुरोध किया है। उन्होंने तर्क दिया है कि इनका पायलटों की बुकिंग के रद्दीकरण और उन्हें रोक कर रखने, जहां कहीं भी टग लगाए जाते हैं, को प्रभावित करता है। पत्तन ने उल्लेख किया है कि पोतों के लिए एक विश्वसनीय सेवा हेतु, पतन के दो टगों अति दो बाह्य टगों पर निर्भर करता है। टग किराया प्रभार में प्रस्तावित वृद्धि, सेवा प्रदान करने में आने वाली लागत के मद्देनजर की गई है। पत्तन ने इस मद से प्राप्त होने वाले प्रशुल्क का आकलन भी किया है। प्रस्तावित प्रशुल्क, पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदित किया जाता है।

(xvii) जीएमओईए ने मुद्दा उठाया है कि बाह्य एंकरेज (डब्ल्यूओबी) पर कार्याधीन पोत पायलटेज की सुविधा नहीं लेते हैं और वे जहां कहीं भी प्राकृतिक ड्राफ्ट होता है वहां बिना पतन की ड्रेजिंग के खुले समुद्र में लंगर डालते हैं। ऐसी कार्रवाई पर पतन का नाममात्र का व्यय होता है। एक नोशनल कार्रवाई होने के कारण जिसमें कोई सेवा प्रदान नहीं की जाती है, वहां प्राधिकरण के दिशानिर्देशों 2015 के खण्ड 8.4 के अनुसार पोतों के बाह्य क्षेत्र में लंगर डालने पर पायलटेज फीस से छूट दी जानी चाहिए। एमओपीटी ने इस स्थिति की समीक्षा की है और सहमत है कि बाह्य एंकरेज पर जहां कार्गो प्रहस्तन कार्य नहीं होता है पोतों पर पायलटेज प्रभार नहीं लगाए जाएंगे। तदनुसार, इस आशय का एक नोट कि (क) उन पोतों पर जो बाह्य एंकरेज से बिना किसी कार्गो/यात्री संबंधी कार्रवाई के दूसरी ओर भेजे जाते हैं (ख) बार्जों के मामले में पायलटेज प्रभार नहीं होगी, शामिल किया है। गया इस नोट का प्रस्ताव एमओपीटी ने जीएमओईए के अनुरोध पर किया है इसलिए यह नोट अनुमोदित किया जाता है। इस प्रकार पतन द्वारा जीएमओईए के द्वारा उठाए गए मुद्दे का समाधान किया गया है।

जीएमओईए ने आगे अनुरोध किया है कि एंकरेज पर ऐसे जिन्हें पायलटेज की आवश्यकता नहीं है ऐसे सभी पोतों पर पायलटेज फीस न लगाई जाए, भले ही वे लड़ाई उत्तरायी का कार्य हो रहा हो। पतन ने उनके इस अनुरोध पर ध्यान नहीं दिया है। पतन ने कहा है कि बाह्य एंकरेज पर जहां पोतों पर कार्गो संबंधी कार्य किए जाते हैं पायलटेज शुल्क लेना पत्तन का एकाधिकार है तथा प्रस्तावित दरमानों के अनुसार राजस्व का आकलन भी कुल राजस्व की सीमाओं में हैं।

(xviii) (क) बर्थ किराया अनुसूची 1.3 के तहत तर्कमान दरमानों में बर्थ किराया 2 से 3 स्लैबों में अर्थात् (क) बर्थ सं. 8 (ख) बर्थ नं. 10 और 11 तथा (ग) बर्थ नं. 9 (एमओएचपी) के लिए निर्धारित किया गया है। इनके स्थान पर, एमओपीटी ने तीन प्रकार के पोतों अर्थात् (क) कार्गो/कंटेनर पोत/ट्रांसशिप्यर (ख) लिक्विड बल्क पोत (ग) कूज पोत (घ) भारतीय नौसेना/तटरक्षक पोत और अन्य पोत (ड.) विदेशी नौसेना/तटरक्षक पोतों के लिए एकल बर्थ किराए का प्रस्ताव किया है।

फार्म नं. 3 से पाया गया है कि पतन द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराए से वर्तमान स्लैबों में 35 प्रतिशत के स्थापन पर 191 प्रतिशत से 274 प्रतिशत तक की वृद्धि हुई है। एमओपीटी को प्रस्तावित प्रशुल्क में यह वृद्धि का कारण विवरण सहित स्पष्ट करने के लिए कहा गया था। क्योंकि एकल बर्थ किराया स्लैब में प्रस्तावित यह वृद्धि बहुत अधिक है पत्तन से यह अनुरोध भी किया गया था। इसमें चरणबद्ध तरीके से कुछ कमी लाई जाए बजाए इसके कि इसे एक ही बार बढ़ाया जाए। एमओपीटी को यह भी बताया गया कि विशाखापत्तनम पतन न्यास, जैसे अन्य महापत्तन न्यासों में इस प्राधिकरण द्वारा इन्हीं कारणों से एक से अधिक स्लैबों में बर्थ किराया प्रभार निर्धारित किया गया है।

एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 10.9 के अनुसार बर्थ किराया प्रभार जीआरटी के एकल स्लैब के आधार पर प्रभारित किया जाना है। इसलिए ऐसा दिशानिर्देशों के अनुरूप ही किया गया है। पतन ने उल्लेख किया है कि बर्थ किराया

प्रभार की संरचना बर्थ-वार न करके पोत-वार प्रभार में बदल दी गई है। बर्थ किराया पोतों के वर्गीकरण के हिसाब से प्रस्तावित है। पतन ने वर्तमान के हिसाब से प्रस्तावित है। पतन ने वर्तमान दरों तथा प्रस्तावित दर और प्रत्येक प्रस्तावित प्रशुल्क के हिसाब से बढ़ोतरी के प्रतिशत का विवरण भी प्रस्तुत किया है। एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि पतन के पास वर्तमान में केवल दो बर्थ हैं जो प्रयोगरत्न है और यह वृद्धि इसलिए भी की गई है कि पोतों का टर्न-अराऊंड शीघ्रता से हो और कोई भी पोत अनावश्यक तौर पर बर्थ पर बेकार खड़ा न रहे। पतन ने यह भी स्पष्ट किया है कि पतन में तटरक्षक, भारतीय/विदेशी नौसैनिक पोत और अनुसंधानी पोत बहुत अधिक संख्या में आ रहे हैं जिससे पतन की वाणिज्यक कार्गो पोतों की प्रहस्तन क्षमता पर उल्टा असर पड़ता है (टग, पॉयलट, लांच बर्थ आदि संसाधनों के कही ओर लगने पर संसाधनों के कही ओर लगने पर और कोई आमदनी भी नहीं होती है अतः इस श्रेणी के पोतों के लिए अलग बर्थ किराया प्रभार लगाए गए हैं।

पतन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण और इस आधार पर कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित पुनः संरचित बर्थ किराया पर कोई आपत्ति नहीं की है तथा प्रस्तावित युक्तियुक्तकीकरण पतन के कारोबारियों के साथ परामर्श करने के पश्चात किया गया है, बर्थ किराया प्रभार, प्रस्तावित वृद्धि सहित अनुमोदित किए जाते हैं। किसी भी अवस्था में ये दरें, प्राधिकरण की अधिकतम सीमा स्तरीय दरें मानी जाएंगी एमओपीटी, पतन द्वारा लिए गए निर्णय के आधार पर कम दरें प्रभारित करने या छूट प्रदान करने संबंधी दी गई शक्ति का प्रयोग कर सकता है।

पतन ने बर्थ किराया अनुसूची के अंतर्गत वर्तमान नोट सं. (1), (2) और (3) को हटाने का प्रस्ताव यह उल्लेख करते हुए किया है कि ये नोट अब अप्रासंगिक हैं और अब ये प्रभार पोतों की श्रेणी/वर्ग के अनुसार लगाए जाते हैं न कि स्थान के अनुसार पतन द्वारा दिए गए कारणों से यह मानते हुए कि पतन ने दरमानों को युक्तियुक्त करते हुए सरल बनाया है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत तीन नोट हटाने के प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।

- (xix) वर्तमान दरमानों में मूरिंग डॉल्फिन का प्रयाग करने वाले पोतों के लिए एक ही प्रकार की दरों का निर्धारण किया गया है। मूरिंग डॉल्फिन पर कार्गो के लदान उत्तरायी या यात्रियों के आगमन प्रस्थान के लिए रुपये 0.248 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा या उसका कोई भाग तथा तटीय पोतों के संदर्भ में और अतिरिक्त प्रभार अमेरिकी डॉलर 0.011 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा की दर सहित अमेरिकी डॉलर 0.0008 प्रति जीआरटी प्रति घण्टा की दर से वर्तमान दर निर्धारित है। एमओपीटी ने इसके स्थान पर विभिन्न पांच प्रकार के पोतों के लिए मूरिंग डॉल्फिन हेतु दरों का प्रस्ताव किया है। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने प्रस्तावित दरों के विरुद्ध ऊंगली नहीं उठायी है। केवल कार्गो पोतों को छोड़ कर, इस मद से पतन को शून्य राजस्व प्राप्ति का आकलन किया गया है। क्योंकि राजस्व आकलन कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है अतः विश्वसनीय माने जाते हैं।

यह मानते हुए कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने मूरिंग डॉल्फिन दरों की अनुसूची की उपर्युक्त संरचना पर प्रश्न नहीं किया है तथा प्रस्तावित दरें युक्तियुक्त तथा सरलीकृत हैं तथा कारोबारियों के साथ चर्चा के पश्चात प्रस्तावित की गई है, इसलिए अनुमोदित की जाती हैं। पहले भी उल्लेख किया गया है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरें अधिकतम सीमा स्तरीय हैं। एमओपीटी पतन दिए गए प्राधिकार के अनुसार दरें कम कर सकता है या छूट और रिचायतें प्रदान कर सकता है। पतन ने विदेशगामी पोतों के लिए अलग दरें प्रस्तावित करते समय दरे अमेरिकी डॉलर में निर्धारित की हैं। पतन ने क्रम सं. 5 पर विदेशी नौसैनिक/तटरक्षक पोतों की तटीय श्रेणी के पोतों के लिए कोई दर निर्धारित नहीं की है।

पतन ने इस तृतीय वर्ग के पोतों के लिए दरें प्रस्तावित न करने का कारण नहीं बताया है। संशोधित अनुमोदित दरमानों में इसे पोत समूह के लिए भी तृतीय श्रेणी की रियायती दरों का निर्धारण किया गया है।

- (xx) (क) एमओपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में, वर्तमान दरमानों में ईस्ट व वेस्ट ऑफ ब्रेक वाटर के लिए एंकरेज के स्थान पर कार्गो/कंटेनर पोत/ट्रांसशिपर/लिविड बल्क पोत और कूज पोतों के लिए एंकरेज प्रभार का प्रस्ताव किया है। इसके आगे, प्रस्तावित दरमानों में एमओपीटी ने कार्यपरक एंकरेज और अकार्यपरक एंकरेज प्रभारों का प्रस्ताव किया है।

जीएमओईए ने उल्लेख किया है कि पोतों पर अकार्यपरक एंकरेज प्रभार हटा दिया गया था। जबकि पोत ने अब, अकार्यपरक एंकरेज के लिए बहुत अत्याधिक प्रभार का प्रस्ताव किया है। मुरमुगांव शिप्स एजेंट्स एसोसिएशन (एमएसएए) का कथन है कि यदि भीड़-भाड़ के कारण पोत प्रतीक्षारत है तो एंकरेज प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए इसने आगे कहा है कि एमओपीटी के पास बर्थों की संख्या कम है जो अनेक उपयोक्ताओं का अपनी सेवाएँ प्रदान करता है। इसलिए विलंब होना स्वाभाविक है और यह उपयोक्ता के वश में नहीं है।

इस संबंध में एमओपीटी का कथन है कि वर्तमान दरमानों में कार्यपरक और अकार्यपरक एंकरेज के लिए दरमान एक समान है। एमओपीटी ने बताया है कि अकार्यपरक एंकरेज प्रभार कारोबारियों के अनुरोध पर पुनः आरंभ किए गए हैं। इसके अतिरिक्त आगे एमएसएए ने ठीक कहा है कि एंकरेज प्रभार, कांडला पतन न्यास विशाखापतनम पतन न्यास जैसे कुछ महापतन न्यासों में ही निर्धारित हैं। अकार्यपरक एंकरेज के लिए प्रभार पोत परिवहन मंत्रालय के साथ चर्चा करने के पश्चात् ही प्रस्तावित किए गए हैं। पतन एंकरेज पर प्रतीक्षा को हतोत्साहित करना चाहता है।

पतन ने कहा है कि एंकरेज की दरें बर्थ किराया प्रभार का 20 प्रतिशत कार्य परक तथा 10 प्रतिशत अकार्यपरक एंकरेज के लिए निर्धारित की गई है। जहां तक भारतीय नौसेना/तटरक्षक पोत आदि का संबंध है और विदेशी नौसैनिक और विदेशी तटरक्षक पोतों का प्रश्न है, पाया गया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क का क्रमशः 15 प्रतिशत और 25 प्रतिशत तय की गई है। एमओपीटी ने फार्म 3 में प्रस्तावित एंकरेज से राजस्व का आकलन किया है जो कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 16 जून, 2016 के पत्र के माध्यम से महापतनों के लिए बर्थिंग नीति (ड्राई बल्क कार्गो के लिए), 2016 जारी की है जिसमें पोत के प्री बर्थिंग और टर्न अराऊंड समय को कम करने के उद्देश्य से सभी महापतनों पर एंकरेज लगाने के लिए दिशानिर्देश दिए गए हैं। इन दिशानिर्देशों में उल्लेख किया गया है कि किसी भी समय से एंकरेज प्रभार बर्थ किराया प्रभार के 50 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

प्रस्तावित एंकरेज प्रभार, पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित अधिकतम सीमा में है। पतन द्वारा व्यक्त उपर्युक्त स्थिति तथा स्पष्टीकरण के आधार पर दोनों वर्गों के लिए प्रस्तावित एंकरेज प्रभार का अनुमोदन किया जाता है। एमओपीटी का कथन ठीन है कि पतन में ये प्रभार दरमानों में लम्बे समय से निर्धारण के आधार पर ही लगाए जा रहे हैं जो प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है। इस प्रकार, एंकरेज प्रभार न लगाने संबंधी एमएसएए का अनुरोध स्वीकार करने का कोई आधार नहीं है।

- (ख) पकड़ने वाले ट्रालों आदि के लिए ईस्ट/वेस्ट ब्रेक वॉटर पर प्रति जीआरटी आधार पर वर्तमान एंकरेज प्रभार को पतन द्वारा हटाने का प्रस्ताव करते हुए उल्लेख किया गया है कि लांच, मछली पकड़ने वाले ट्रालों आदि से कभी भी एंकरेज प्रभार नहीं लिया गया है अतः ये प्रभार हटा दिए जाएं। प्रस्तावित लोप स्वीकार्य है।
- (ग) खण्ड- ग (i) और (ii) जो कि बर्थ किराया और एंकरेज प्रकार है, के अंतर्गत सांझा नोट में निर्धारित वर्तमान नोट (1), (2), (7), (8) तथा (9) को हटाने का प्रस्ताव पतन ने प्रस्तुत किया है। पतन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान परिदृश्य में, ये नोट प्रासंगिक नहीं है तथा अतः युक्तियुक्त बनाने के लिए इन्हें हटा दिया गया है। वर्तमान नोट (7), (8) व (9) का लोप उपयुक्त है अतः स्वीकार्य है। नोट (i) के अंतर्गत बर्थ किराया के अंतर्गत दी जाने वाली सेवाओं की सूची दी गई है और प्रभार भी दिए गए हैं अतः इसे बनाए रखा जाए। नोट (2) में उल्लेख है कि बर्थ किराया लगाने के लिए पोत के बर्थ में प्रवेश करने से/एंकरेज से एक घण्टे की अवधि परिकलित की जाएगी। इस नोट को बनाए रखना उपयुक्त माना जाता है क्योंकि इससे बर्थ किराया प्रभार का लगाया जाना अधिशासित है।
- (घ) वर्तमान दरमानों में नोट 11 (iii) पर उन पोतों की सूची दी गई है जिन्हें बर्हिगमन बर्थिंग प्राथमिकता प्रभार से छूट दी गई है। पतन ने कथित नोट को हटाने का प्रस्ताव किया है तथा कहा है कि केवल उन ही पोतों को बर्थिंग प्राथमिकता प्रभार से छूट दी जाएगी। एमओपीटी से अनुरोध किया गया कि उन पोतों की सूची तैयार करे जिन्हें पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा छूट प्रदान की गई थी ताकि दरमानों में किसी प्रकार संदिग्धता न रहे। पतन ने स्पष्ट किया कि अभी तक पोत परिवहन मंत्रालय के द्वारा ऐसा नहीं किया गया है और यह खण्ड इसलिए प्रस्तावित है ताकि भविष्य में पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा दी जा सकने वाली छूटों को लागू किया जा सके। जैसा कि पतन ने स्पष्ट किया है, इसलिए पतन द्वारा प्रस्तुत यह आशोधित नोट 11(iii) का अनुमोदन किया जाता है।।
- (xxi) पतन ने पोतों को पानी की आपूर्ति करने से संबंधित नोट को बनाए रखा है और यह प्राधिकरण इसे बनाए रखने का अनुमोदन करता है। जीएमओईए का कथन है कि अनेक अवसरों पर कारोबारियों ने अनुभव किया है कि डब्ल्यूओबी पर ट्रांसशिप्पर /पोतों पर समय पर पेय/स्वच्छ जल और बंकर न मिलने जैसी गंभीर स्थिति उत्पन्न हुई है। जो विक्रेता के कार्य न करने का दुष्परिणाम है जिसके पास पानी आपूर्ति का एकाधिकार है। उन्होंने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह एमओपीटी को निर्देश दे कि जल/बंकर की आपूर्ति के लिए समुचित आपूर्ति प्रभार प्रदान करने संबंधी निर्णय ले ताकि उपयोक्ता को एक जल आपूर्ति कर्ता पर निर्भर न रहना पड़े। इस संबंध में उल्लेख किया जाता है कि इस प्राधिकरण को केवल महापतनों के द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क को निर्धारित करने का ही अधिदेश प्राप्त है। सेवाओं हेतु विक्रेता को नियत करने के लिए अधिकार महा पतन न्यासों को दिए गए हैं। एमओपीटी ने पहले भी उल्लेख किया है कि वह जीएमओईए के सुझाव अनुसार विभिन्न संभव विकल्पों पर विचार करेगा।
- (xxii) (क) पतन ने अनुसूची 1.6 के अंतर्गत ड्रेजिंग लेवी नामक नहीं प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया है। पतन ने उल्लेख किया है कि ड्रेजिंग लेवी की प्रस्तावित दर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है। इस संबंध में यह प्रासंगिक है कि प्राधिकरण के आदेश सं. टीएमपी/69/2014 - एमओपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2015 के अंतर्गत अनुमोदित ड्रेजिंग लेवी 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुसरण में 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अंतर्गत एमओपीटी द्वारा छोटे और बड़े पोतों के लिए आंतरिक और बाह्य चैनल को गहरा करने के लिए पीपीपी परियोजना के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क है।

कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खण्ड 5.7.1 में पतन को, नये कार्गो/सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए विभिन्न विकल्प दिए गए हैं। पतन से जब यह स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया कि ड्रेजिंग लेवी के लिए प्रशुल्क संदर्भ हेतु पतन का यह प्रस्ताव कार्यात्मक दिशानिर्देशों के कथित खण्ड के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क का अपनाया जाना कार्यात्मक दिशानिर्देश, 2015 से प्रासंगिक नहीं है, तो प्रशुल्क नीति, 2015 के अंतर्गत पतन को तब तक कोई भी दर निर्धारित करने की छूट दी गई है जब तक वह एआरआर की सीमाओं में है। इस प्रकार पतन ने यह उल्लेख किया है कि पतन ने एमओपीटी पर ड्रेजिंग परियोजना के लिए प्राधिकरण द्वारा पहले से ही अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क दर को अपनाया है। पतन के कथन से अभिप्राय: है पीपीपी मोड पर ड्रेजिंग प्रोजेक्ट प्रचालित नहीं है और पोत स्वयं इस परियोजना पर कार्य कर रहा है। पतन का कथन है कि इसने जेएनपीटी और केपीटी से ड्रेजिंग परियोजना के लिए ऋण लिया है और उसे ब्याज की राशि का भुगतान करना होता है। अतः ड्रेजिंग की लागत अधिक हो सकती है। परन्तु पतन ने, प्राधिकरण के फरवरी, 2015 के आदेश द्वारा अनुमोदित संदर्भ दर का ही प्रस्ताव किया है।

पतन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण और यह कि खण्ड 5.7.1 में सुझाए गए किसी एक तरीके में 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों के अनुकरण में इष्टतम क्षमता के आधार पर, नई कार्गो/सेवा हेतु प्रशुल्क निर्धारण के लिए अनुमति दी गई है। कथित आदेश जो 2008 के दिशानिर्देशों के सिद्धांतों पर आधारित था, में अनुमोदित ड्रेजिंग लेवी के लिए एमओपीटी द्वारा संदर्भ प्रशुल्क का अनुसरण करने का प्रस्ताव स्वीकार किया जाता है।

- (ख) इस प्राधिकरण द्वारा कथित आदेश में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क पोतों के दो आकारों अर्थात् 60,001 जीआरटी से 75,000 जीआरटी और 75,001 से अधिक जीआरटी और उसके स्थान पर ड्रेजिंग लेवी को 3 स्लैबों अर्थात् 50,001 से 60,000 जीआरटी (केवल 01 जून से 30 सितंबर) और शेष दो स्लैब अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क आदेश के अनुसार हैं। पतन से प्रथम स्लैब की प्रस्ताव दर के बारे में जानकारी प्राप्त करने के पर पतन ने बताया है कि मौनसून अवधि के दौरान (01 जून से 30 सितंबर तक) भारी मात्रा में गाद एकत्रित हो जाती है। इस गाद के कारण, ड्रेजिंग अनुरक्षण कार्य शुरू होने से पूर्व, चैनल का ड्राफ्ट कम हो जाता है परिणामतः छोटे और हल्के पोतों का ही प्रहस्तन हो पाता है। चैनल की ड्रेजिंग 19.5 मीटर होने के पश्चात बर्थ सं. 5, 6 और 7 के अलावा अन्य क्षेत्रों पर प्रहस्तित पोतों को भी लाभ पहुंचता है। अतः मौनसून अवधि के दौरान 50,001 से 60,000 जीआरटी तक के लिए दरों का प्रस्ताव किया गया है। पतन ने इन प्रस्तावित दरों के लिए कोई आधार नहीं बताया है। देखने में पाया गया है कि पहली स्लैब की दर दूसरी स्लैब की प्रस्तावित दर का 22 प्रतिशत है।

जहां तक 60,001 से 75,000 जीआरटी और 75,001 से अधिक जी आरटी के लिए दरों का संबंध है, उल्लेख किया जाता है कि प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क विदेशगामी पोतों के लिए संदर्भ प्रशुल्क आदेश में वर्णित कारणों से रुपये की मुद्रा में निर्धारित है। इसके समक्ष पतन ने विदेशगामी पोतों के लिए, इस अनुमोदित रुपया- दर को डॉलर की मुद्रा के लिए, इस अनुमोदित रुपया दर को डॉलर की मुद्रा में विनियम करते हुए सभी पोतों के लिए विनियम दर : 1 अमेरिकी डॉलर = रुपये 65 पर विचार किया है। क्योंकि सभी पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभारों में एक अमेरिकी डॉलर = 67 रुपये की दर से राजस्व आकलन किया गया है, इसलिए प्रस्तावित दर को भी 1 अमेरिकी डॉलर = 67 रुपये की विनियम दर लागू करते हुए आशोधित किया गया है। दूसरे व तीसरे स्लैब के

लिए दरों में किए गए आशोधन के मद्देनजर, एमओपीटी द्वारा प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित दर समुचित रूप से आशोधित की गई है और एमओपीटी द्वारा लागू की गई प्रतिशतता को ही लागू किया गया है। तटीय पोतों के लिए प्रस्तावित दर प्राधिकरण द्वारा परित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अनुमोदित दर के अनुसार है। पतन द्वारा प्रस्तावित ड्रेजिंग लेवी की दरों का अनुमोदन किया जाता है बशर्ते उनमें मामूली आशोधन कर लिया जाए।

- (ग) ड्रेजिंग लेवी के लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करते समय, बर्थ संख्या 5, 6 और 7 के लिए केलिए पतन द्वारा प्रस्तुत पोतों की जीआरटी पर विचार किया गया था और नोट सं. 2 में उल्लेख किया गया है कि प्रस्तावित प्रशुल्क बर्थ सं. 5, 6 और 7 पर खड़े पोतों पर लागू होगा न कि वर्तमान बर्थों, मूरिंग डॉल्फिंस और बाह्य एंकरेज पर।

संशोधित प्रस्तावित दरमानों में कथित नोट - सं. 2 हटा दिया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में नोट सं. पीपीपी परियोजना के लिए था। अब ड्रेजिंग परियोजना पतन द्वारा संचालित की जाएगी। पतनने उल्लेख किया है कि ड्रेजिंग सुविधा प्राप्त करने वाले पोतों का दायरा बहुत बढ़ा है। इसका तात्पर्य है कि 50,000 जीआरटी या इससे अधिक (01 जून से 30 सितंबर तक) और 60,000 जीआरटी से अधिक के पोतों को शेष अवधि के लिए ड्रेजिंग लेवी देनी होगी। इस प्रकार पतन यह प्रस्ताव कि प्रशुल्क आदेश में उल्लेखित नोट सं. 2 को पतन के प्रस्ताव में शामिल न किया जाए, अनुमोदित किया जाता है। पतन ने संदर्भ प्रशुल्क आदेश में उल्लेखित नोट सं. 1 को शामिल किया है जिसमें उल्लेख किया गया है कि ड्रेजिंग लेवी पोतों की कुल जीआरटी के अनुसार लागू होगी और यह केवल वृद्धिकारक जीआरटी के लिए नहीं है।

पतन ने संदर्भ प्रशुल्क आदेश संख्या में अनुमोदित नोट सं. (3) और (4) शामिल नहीं किया है। ये नोट संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक हैं। एमओपीटी ने दरमानों में इन दो नोटों का शामिल न किया जाना उपर्युक्त पाया गया है।

- (घ) जीओएमओई ने आपति की है कि ड्रेजिंग लेवी से प्राप्त राजस्व प्रशुल्क तय करते समय संगणित किया जाना है। पतन से, प्रस्तावित प्रशुल्क मद से आकलित राजस्व का पूर्ण ब्यौरा प्रस्तुत तथा 15 फरवरी, 2015 के आदेश में विचारित एमआरआर की सीमाओं में होने की स्थिति प्रदर्शित करने का अनुरोध किया गया था। पतन ने स्पष्ट किया है कि अज्ञात कारणों से मुख्य ड्रेजिंग परियोजना में विलंब हो गया है। एमओपीटी ने वर्ष 2016-17 और 2017-18 के प्रत्येक वर्ष के लिए रुपये 30 करोड़ की ड्रेजिंग लेवी का आकलन किया है। पतन ने आगे उल्लेख किया है कि यह लेवी प्रभार केवल पतन की चैनल की ड्रेजिंग पूरी होने के पश्चात लागू किया जाता है। पतन द्वारा आकलित राजस्व में इस मद से राजस्व आकलन में शामिल नहीं किया गया है। हर स्थिति में, जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है राजस्व में रुपये 233.57 करोड़ का अंतर है और ड्रेजिंग लेवी से रुपये 30.00 के राजस्व के बाद भी शेष रुपये 203.57 करोड़ का अंतर शेष रह जाएगा।

- (xxiii) अनुसूची 2.1.1, 2.1.2 और 2.1.3 ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क तथा लिक्विड बल्क कार्गो के लिए वार्फेज को पूर्ण तथा युक्तियुक्त और वार्फेज अनुसूची को सरल बनाया गया है। पतन को अनुरोध किया गया था कि वह उस युक्तियुक्त वार्फेज दर तय करने का आधार बताए। पतन ने उल्लेख किया है कि पतन उपयोक्ताओं और सेवा प्रदाताओं के साथ गहन चर्चा की गई है जिससे आधार पर वार्फेज अनुसूची को युक्तियुक्त बनाया गया है ताकि कारोबार को सुगम बनाया जा सके।

वर्तमान दरमानों में मिरल ऑयल/पीओएल उत्पादों के लिए जो फ्लैश प्वायंटों से संबद्ध है के लिए पृथक दरें निर्धारित हैं। प्रस्तावित दरमानों में पतन ने पेट्रोलियम आयल, लुब्रीकेंट्स और पीओएल

उत्पादों के लिए एक एक समान दरों का प्रस्ताव किया है। राजस्व आकलनों से पाया गया है कि प्रस्तावित वार्षिक दरों से कुछ कार्गो में, जैसे मिट्टी का तेल में 286 प्रतिशत, उड्यन स्पिट, बेंजीन पेट्रोल, गेसोलीन आदि में 94.95 प्रतिशत की बहुत अधिक वृद्धि हो जाती है। पतन को इन मदों में अत्याधिक वृद्धि का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया तथा प्रस्तावित वार्षिक दर निकालन का आधार बताने का अनुरोध भी किया गया। पतन ये यह अनुरोध भी किया गया कि वह इन प्रशुल्क मदों में प्रस्तावित वृद्धि को कम करने की संभावना की तलाश करें। पतन का कथन है कि पतन के नियंत्रण में केवल दो बर्थ होने के कारण और क्योंकि बल्क कार्गो पोत अधिक टर्न अराऊंड समय लेते हैं जिससे अन्य कार्गो पोतों के प्रहस्तन कार्य पर बुरा असर पड़ता है, इसलिए आवश्यक है कि अधिकतम प्रशुल्क दर तय की जाए।

यद्यपि पतन ने उल्लेख किया है कि कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत वृद्धि की गई है परन्तु प्रशुल्क में 25 प्रतिशत से अधिक है वृद्धि की गई है। पतन से अनुरोध किया गया है कि पतन द्वारा कथित 25 प्रतिशत से अधिक वृद्धि का कारण बताया जाए। पतन ने स्पष्ट किया है कि सामान्यतया कार्गो संबंधी प्रभारों में 25 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। युक्तियुक्त करने के लिए कार्गो संबंधी कुद प्रभारों में 25 प्रतिशत से अधिक वृद्धि हुई है, फिर भी, बड़े हुए प्रशुल्कों से भी प्राप्त राजस्व आकलन एआरआर की सीमाओं में है। इसके अतिरिक्त पतन ने वार्षिक अनुसूची में कार्गो निकल को, सीमेंट किंकर/चूना पत्थर को भी शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पतन ने पुष्टि की है कि बड़े बड़े बोरों में निकल का प्रहस्तन बड़े बड़े बोरों में प्रहस्तित कार्गो के समान ही किया जाता है। अतः पतन का यह प्रस्ताव कि निकल को कार्गो प्रहस्तन संबंधी प्रभार के साथ शामिल कर लिया जाए अनुमोदित किया जाता है। पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और यह मानते हुए कि प्रस्तावित वार्षिक दर संरचना, पतन द्वारा पतन उपयोक्ताओं और सेवा प्रदाताओं के साथ गहन चर्चा के पश्चात् ही तैयार की गई है और यह मानते हुए भी कि पोत ने वार्षिक राजस्व के अनुसार है और कुल राजस्व आकलन, कार्यरत चार्टर्ड अकाउंटेंटों द्वारा प्रमाणित है और एआरआर की सीमा में है, पतन द्वारा प्रस्तावित दरों का अनुमोदन किया जाता है। तदनुसार पतन द्वारा प्रस्तावित वार्षिक अनुसूची का अनुमोदन किया जाता है।

(xxiv) खण्ड क.1, II और III में वर्तमान नोट 6 के अंतर्गत, बर्थ सं. 10 और 11 पर धूल संपीड़न प्रणाली के व्यय के लिए रुपये 3.01 प्रति टन की दर से फीस निर्धारित की हुई है; कैल्सियन कोक को छोड़ कर जो निर्यात हेतु बोरों में भर कर लाया जाता है। अब एमओपीटी पर कंटेनरों और लिक्विड कार्गो को छोड़कर अन्य सभी प्रकार के कार्गो के लिए इस दर को रुपये 4 प्रतिटन करने का प्रस्ताव है। यह वृद्धि 33 प्रतिशत बनती है तथा पतन राजस्व आकलन में, इस प्रस्तावित दर से रुपये 1.33 करोड़ का राजस्व दर्शाया है। यह प्रशुल्क, पतन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया जाता है।

(xxv) (क) पोत परिवहन मंत्रालय से प्राप्त पत्र के आधार पर, सभी महा पतन न्यासों को पत्र सं. टीएमपी/35/2013 विविध दिनांक 07 अगस्त, 2014 के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वे अपने - अपने दरमानों में, रक्षा भण्डारों से संबंधित वार्षिक लागू करने के लिए ऐसा नोट शामिल करे जिससे उपयोक्ता को निर्धारित दरें लागू करने में संदिग्धता का सामना न करना पड़े। यही मुद्दा, एमओपीटी के प्रस्ताव के सामान्य संशोधन की प्रक्रिया के दौरान भी उठाया गया था। पतन का कथन है कि रक्षा भण्डारों की वार्षिक हेतु रु.147.00/टन तथा तटीय कार्गो के लिए रुपये 89.00/- टन की वार्षिक दर का प्रस्ताव किया गया है जो वर्तमान दरों पर 75 प्रतिशत वृद्धि कारक है। पतन ने इस प्रकार के कार्गो के आगमन/प्रस्थान का प्रहस्तन नहीं किया है अतः राजस्व पर प्रभाव शून्य आकलित किया है/प्रस्तावित दर का अनुमोदन किया जाता है। यद्यपि पतन ने रक्षा उपकरणों के लिए विशिष्ट दर का प्रस्ताव किया है फिर भी, रक्षा भंडारों की परिभाषा नहीं दी गई है ताकि

प्रस्तावित दरों को लागू करने के लिए उपयोक्ता के मस्तिष्क में कोई संदिग्धता न रहे/मुम्बई पतन न्यास ने अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एक नोट का प्रस्ताव किया था कि रक्षा भण्डार में बम, ग्रेनेड, टारपीडो, माईन्स, मिजाइलें और इसी प्रकार के युद्ध के अन्य उपस्कर और प्रक्षेपक और उनके हिस्से-पुर्जे शामिल होंगे। इनके साथ शॉट, कार्टेज वेड्स अन्य प्रकार के उपस्कर और प्रक्षेपक जो उपसकरो, गोला बारूद, हिस्सों पुर्जों और उनकी संबद्ध वस्तुओं की श्रेणी में आते हैं शामिल हैं, परन्तु उनके हिस्से पुर्जों में, भारतीय सीमाशुल्क के अध्याय नं. 93 के नोट सं. 2 के अनुसार राडार या रेडियो उपकरण शामिल नहीं हैं। यह नोट वीपीटी और अन्य पतनों के दरमानों में भी शामिल किया है ताकि इन दरों को लागू करने में, उपयोक्ता को किसी प्रकार की संदिग्धता का सामना न करना पड़े। यह नोट, एमओपीटी के दरमानों में लागू करने के लिए निर्धारित किया जाता है।

- (ख) पोत परिवहन मंत्रालय ने दिनांक 20 सितंबर, 2016 के अपने पत्र सं. 16(88)2016-पीडी-VII के माध्यम से अपना निर्णय संप्रेषित किया है कि सभी महापतन, महापतनों की आरओ-आरओ तटीय पोत सेवा को प्रोत्साहित करने के लिए आरओ-आरओ पोतों के माध्यम से वाहनों के तटीय यातायात के लिए पोत संबंधी एवं कार्गो संबंधी प्रभारों में 20 सितंबर, 2016 से 2 वर्ष की अवधि के लिए तुरंत प्रभाव से 80 प्रतिशत छूट प्रदान करेंगे। इस संबंध में, प्राधिकरण ने सभी महापतनों को अपने-अपने दरमानों में यह प्रावधान शामिल करने हेतु एक साझा अनुकरणीय आदेश सं. टीएएमपी/4/2014 - सामान्य दिनांक 25 अक्टूबर, 2016 पहले ही जारी कर दिया है। अतः एक समुचित नोट एमओपीटी के संशोधित दरमानों में भी शामिल किया जाता है।

- (xxvi) पतन ने अनुसूची 2.2.1 (संयोजी प्रहस्तन प्रभार शिप गियर प्रयोक्ता के लिए) के अंतर्गत एक नये नोट का प्रस्ताव यह उल्लेख करते हुए किया है कि सीमाशुल्क जांच के लिए पोतांतरण अनुमति के लिए पतन में लाए गए कंटेनरों पर रुपये 5000/- प्रति कंटेनर की दृष्टि से प्रभार लगाया जाएगा। इस के अतिरिक्त, ऐसे कंटेनरों पर प्रति रीच स्टेकर संचलन के लिए भी प्रभार प्रभार्य होगा।

इस नोट के आधार का कारण जानने पर पतन ने स्पष्ट किया कि सीमा शुल्क निरीक्षण के लिए अन्य पतनों से भी कंटेनर पतन में लाए जाते हैं। पतन को एक निर्दिष्ट क्षेत्र/स्थान और इस कार्य को करने के लिए प्रबंधन करना पड़ता है। अतः कारोबारियों के साथ परामर्श के पश्चात इस नई दर का प्रस्ताव किया गया है। पतन का कथन है कि राजस्व पर इसका नगण्य प्रभाव अर्थात् रुपये 01 लाख पड़ता है। पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और राजस्व पर पड़ने वाले नगण्य प्रभाव के परिप्रेक्ष्य में नये प्रशुल्क प्रस्ताव का अनुमोदन किया जाता है।

- (xxvii) (क) यद्यपि, पतन ने उल्लेख किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार में वृद्धि 25 प्रतिशत है परन्तु कंटेनर संबंधी प्रभार में यह वृद्धि 450 प्रतिशत परिकलित होती है। कार्गो के भण्डारण प्रभार के लिए भी यह वृद्धि 43 प्रतिशत से 129 प्रतिशत निकलती है। इसके अतिरिक्त, पतन ने आयातित ड्राई बल्क कार्गो के लिए सामान्य किराया के लिए दैनिक वितरण दर में बढ़ोतरी का प्रस्ताव किया है। आयातित बेक बल्क कार्गो के लिए निशुल्क अवधि को वर्तमान में 10 दिन से घटा कर 3 दिन करने का प्रस्ताव किया है तथा निर्यात हेतु ब्रेक बल्क कार्गो के लिए निशुल्क अवधि को वर्तमान 30दिन से घटा कर 12 दिन करने का प्रस्ताव किया है। पतन को, भण्डारण प्रभार में अत्याधिक वृद्धि और ब्रेक बल्क कार्गो की निशुल्क अवधि में कमी करने के प्रस्ताव का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया है। पतन से यह अनुरोध भी किया गया है कि वह कंटेनर भण्डारण प्रभार में इतनी अधिक वृद्धि को कम करने की संभावनाओं का पता लगाए।

पतन का कथन है कि पतन के पास बहुत कम भूमि है और इसे खाली न किए जाने के कारण अधिक समय व्यस्त रता है। इसलिए आवश्यक है कि पतन के छोटे से स्थान को कारोबारियों द्वारा भंडारण स्थान के तौर पर प्रयोग न किया जाए। पतन ने उल्लेख किया है कि यह वृद्धि उचित है क्योंकि पतन के पास स्थान कम है इसीलिए इस अंतरण स्थान को कारोबारियों द्वारा भण्डारण स्थान के तौर पर प्रयोग न कर सकने के उद्देश्य से प्रस्तावित वृद्धि आवश्यक है। इसका प्रभाव राजस्व आकलन में दर्शाया गया है। चूंकि प्रस्तावित वृद्धि मुख्यतया स्थान का भण्डारण के प्रयोग से बचाए रखने के लिए की गई है, इसलिए पतन द्वारा प्रस्तावित भण्डारण प्रभार का अनुमोदन किया जाता है।

- (ख) मुरमुगांव स्टीवडोर्स एसोसियेशन (एमएसए) ने उल्लेख किया कि सड़क मार्ग पर भीड़ भाड़ के कारण कम की गई निशुल्क अवधि में कार्गो का हटाया जाना संभव नहीं है। इसलिए, पतन से अनुरोध है कि भण्डारण प्रभार में वृद्धि न करे। जीएमओईए ने भी वर्तमान निशुल्क अवधि को बनाए रखनेका अनुरोध किया है।

यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पतन द्वारा आयात कंटेनरों के लिए प्रस्तावित निशुल्क अवधि वर्तमान एक दिन की अपेक्षा 3 दिन तथा निर्यात हेतु कंटेनरों के लिए 7 दिन किए जाने का प्रस्ताव है। केवल ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में निशुल्क अवधि को कम करने का प्रस्ताव किया गया है पतन ने स्पष्ट किया है कि पतन का उद्देश्य भण्डारण से राजस्व उगाही नहीं है अपितु पतन की टर्न-अराऊंड और कार्य दक्षता को बढ़ाना है। पतन ने इस बात पर पुनः जोर दिया है कि पतन में स्थान की कमी है के 250 एकड़ के स्थान में अधिकाधिक ग्राहकों को सेवाएं प्रदान करनी होती है। कंटेनर और कार्गो महीनों पतन में रख दिए जाते हैं। अतः एमओपीटी ने भण्डारण प्रभार का इस समस्या का उचित समाधान माना है। तथापि पतन प्रत्येक मामले के आधार पर उच्चतर निशुल्क अवधि, यदि किसी कार्गो पर बुरा प्रभाव पड़ता है, प्रदान करने पर सहमत है तथा तुरंत सेवाएं बेहतर करने और कार्गो निकासी के लिए तुरंत सेवा प्रदायगी के पद भी सहमत हो गया है।

- (ग) जहां तक जीएमओईए द्वारा उठाए गए मुद्दे का प्रश्न है, कि शहर में से कार्गो ले जाने वाले वाहनों पर प्रतिबंध के कारण वास्तविक संचलन कार्य घण्टों में कमी हो गई है जिससे कार्गो के एकत्रीकरण और आयातित कार्गो के प्रेषण पर प्रभावित हुआ है। पतन ने स्पष्ट किया है कि वर्तमान में रात के समय में बहुत कम निकासी हुए है जिसका कार्गो की निकासी के लिए बेहतर प्रयोग किया जा सकता था। इसके मुद्दे नजर तथा कारोबार में सुगमता लाने की दृष्टि से पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशा निर्देशों के आधार पर, प्राधिकरण द्वारा जारी किए गए आदेश सं. टीएएमपी/14/2016 - विविध दिनांक 09 फरवरी, 2016 के अनुसरण में, पतन ने , रात्रि 23.00 बजे से प्रातः 07.00 बजे तक की अवधि के दौरान कार्गो निकासी के लिए विलंब प्रभार में रुपये प्रति टन की रियायत प्रदान करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित रियायत दर का अनुमोदन किया जाता है। एमओपीटी का यह कदम सराहना के योग्य है कि पतन ने, रात्रि समय में कार्गो निकासी को प्रोत्साहित करने के लिए निर्धारित विलंब प्रभार में रियायत देने का प्रस्ताव किया है।

- (घ) वर्तमान दरमानों में विस्फोटको/खतरनाक/जोखिम वाले सामान पर 50 किलो के पैकेज या उसके किसी भाग पर प्रति दिन के हिसाब से विभिन्न स्लैबों में विलंब शुल्क निर्धारित किया गया है और प्रथम स्लैब में विलंब शुल्क निर्धारित किया गया है और प्रथम स्लैब रुपये 25.03/प्रति 50 किलोग्राम/प्रतिदिन या उसका कोई भाग की दर से निर्धारित है। प्रस्तावित दर मानों में पतन ने प्रति टन/प्रति टीईयू की इकाई और रुपये 10,000/टन/दिन की दर बल्क, ब्रेक बल्क कार्गो और कंटेनरों के लिए रुपये 5000 टीईयू/दिन की दर का

प्रस्ताव किया है। पतन ने इन बढ़ी हुई हुए दरों का प्रस्ताव इसलिए किया है, क्योंकि पतन सघन आबादी वाले क्षेत्र में है तथा इसीलिए अधिक जोखिम वाले विस्फोटकों के कार्गो के वहन करने में प्रबंधन लागत अधिक होती है। पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है, पतन द्वारा प्रस्तावित दरों का अनुमोदन किया जाता है।

- (xviii) (क) पतन ने वर्तमान कार्गो प्रहस्तन प्रभार (स्टीवडोरिंग प्रभार) में अनेक आशोधन/युक्तियुक्तकीकरण किया है। पतन ने उल्लेख किया है कि स्टीवडोर्स के सार्थ चर्चा की गई है जिसके आधार पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार अनुसूची का युक्तकीकरण किया गया है ताकि कारोबाद में सुगमता में बढ़ोतरी हो। प्रस्तावित दर के प्रभाव के आकलित राजस्व में दर्शाया गया है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पतन ने पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी/11033/73/2013/पीटी (पीटी) दिनांक 17 अक्टूबर, 2016 के अंतर्गत जारी स्टीवडोरिंग और शोर हैडलिंग गाईडलाइंस के आधार पर एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसपर पृथक प्रशुल्क मामला के तौर पर कार्रवाई करते हुए पणधारियों के साथ परामर्शी कार्रवाई की जा रही है। दिनांक 05 नवंबर, 2016 को सभी महापतन न्यासों के साथ प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित कार्यशाला में महापतन ने कहा है कि उसे प्रस्ताव का पुनः अवलोकन करना होगा तथा एक संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा। इस मामले पर कार्रवाई में समय लगेगा।

पतन ने वर्तमान प्रस्ताव में प्रस्तावित युक्तियुक्तकृत प्रशुल्क को उस समय तक निर्धारित करने का प्रस्ताव अनुमोदित करने का अनुरोध किया है। इसका आधार, एमओपीटी द्वारा नए दिशानिर्देशों के अनुसार स्टीव डोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए प्रस्तावित पृथक प्रस्ताव के आधार पर प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित हो जाने तक का समय बताया गया है। इस प्रकार एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण की प्रस्तावित दरें स्टीवडोर्स के साथ की गई गहन चर्चा के आधार पर निर्धारित की गई हैं तथा राजस्व आकलन पर पड़ने वाले प्रभाव को दर्शाया गया है, यह प्राधिकरण प्रस्तावित अनुसूची का अनुमोदन करता है।

- (ख) वर्तमान दरमानों में तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए पृथक अनुसूची दी गई है। स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए दरों का प्रस्ताव करते समय पतन ने वर्तमान तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के प्रभार से संबंधित अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव किया है। तटीय प्रहस्तन प्रभार को प्रस्तावित दरमानों से शामिल करने का अनुरोध किया जाने पर पतन ने कहा कि प्रवेश स्तर पर कामगारों की भर्ती पर प्रतिबंध के कारण पतन स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन दिशानिर्देश के आधार पर प्रासंगिक प्रशुल्क निर्धारित हो जाने तक निजी स्टीवडोर्स को तटीय कामगारों का स्व-स्तर पर प्रबंधन करने की अनुमति दे रहा है। अतः पतन ने तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अनुसूची को हटाने का प्रस्ताव किया है।

पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 17 अक्टूबर, 2016 का जारी नयी स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन संबंधी दिशानिर्देशों के अनुसार, पतन द्वारा सेवा प्रदाता को प्राधिकृत सेवाओं के लिए, स्टीवडोर्स और तटीय प्रहस्तन प्रचालन दोनों के लिए दरों के निर्धारण हेतु महापतनों को प्राधिकरण से अनुमति/ अनुमोदन प्राप्त करना होगा। इस प्रकार पतन द्वारा तटीय प्रहस्त प्रचालन के दिशानिर्देशों के अनुसार स्टीवडोर्स और तटीय प्रचालन के लिए प्रस्तुत नये प्रस्ताव अनुसार जब तक तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए दरें निर्धारित नहीं हो जाती है, प्रचलित तटीय प्रहस्तन प्रचालन की अनुसूची को वर्तमान दरों में बनाए रखा जाए।

- (ग) इससे आगे, निर्धारित वर्तमान दरमानों में, स्टीवडोरिंग तथा तटीय प्रहस्तन प्रचालन के लिए निर्धारित दरों (संशोधित) में एक विशिष्ट नोट निर्धारित किया गया है कि एमओपीटी द्वारा, स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए प्रस्तुत पृथक् प्रस्ताव के आधार पर संशोधित दरें लागू होने की शर्तों के अनुसार है जो महापतनों पर प्राधिकृत स्टीवडोरिंग और तटीय प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारित के लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुसरण में हैं।
- (xxix) पतन ने दिनांक 3 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा इलैक्ट्रॉनिक डॉटा आदान प्रदान के लिए नये प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। पतन से इस नई प्रशुल्क मद को लागू किए जाने के बारे में पूछने पर पतन ने उल्लेख किया है कि पतन ने विगत में ईआरपी के कार्यान्वयन पर एक बहुत बड़ी राशि व्यय की है तथा उसका अनुरक्षण भी कर रहा है तथा सॉफ्ट वेयर और हार्डवेयर दोनों का उन्नयन भी किया जाना है। पतन ने उल्लेख किया है कि वह वर्ष 2002 से ईडीआई प्रभार भी वसूल कर रहा है जो दरमानों का भाग नहीं है। अब पतन ने इस प्रशुल्क मद का पतन द्वारा वसूल किए जा रहे प्रभारों में वृद्धि सहित, दरमानों में प्रशुल्क के तौर पर प्रस्ताव किया है।
- पतन का कथन सही है कि वर्तमान दरमानों में प्राधिकरण द्वारा इस मद का अनुमोदन नहीं किया गया है। जीएमओईए की टिप्पणी से स्पष्ट है कि यद्यपि पतन के दरमानों में इसका उल्लेख नहीं है, तथापि पतन वर्ष 2002 से रुपये 750/- प्रति बिल की दर से [विदेश गामी पोतों पर पोत संबंधी प्रभारों में अमेरिकी डॉलर 25 प्रति बिल] वसूल कर रहा है। पतन ने दरमानों में अब ईडीआई प्रभार का प्रस्ताव किया है तथा कारोबारी लागत को प्रति दस्तावेज के आधार पर ध्यान में रखते हुए यथा संभव न्यूनतम दर का प्रस्ताव किया है। पतन का कथन है कि यदि यह दरमानों में सामान्य प्रशुल्क संरचना में जीआरटी या प्रतिटन के आधार पर तय/शामिल कर ली जाती है तो कारोबारियों की लागत बढ़ जाएगी।
- पतन ने पोत संबंधी प्रभारों में विदेशगामी पोतों के प्रतिदस्तावेज यूएस 50 तथा तटीय पोतों के लिए रुपये 2000 प्रति दस्तावेज का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार कार्गो संबंधी प्रभारों के लिए, कंटेनर वार्फेज और कंटेनर भण्डारण के लिए क्रमशः रुपये 1000 व रुपये 500 प्रति दस्तावेज का प्रस्ताव किया है। पतन का कथन है ईआरपी सॉफ्टवेयर और हार्डवेयर दोनों को अपग्रेड किया जाना है। पतन ने स्पष्ट किया है कि पोत संबंधी प्रभार तथा कंटेनर भण्डारण संबंधी प्रभार अमेरिकी डॉलर (यूएस डॉलर) की मुद्रा में होने चाहिए। एमओपीटी ने यही सिद्धांत ईडीआई प्रभारों पर भी लागू किया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इलैक्ट्रॉनिक डाटा इंटरचेंज, नाम से कोई प्रभार किसी भी महापतन ने अलग से नहीं लगाया है। तथापि, क्योंकि पतन ने सूचित किया है कि वह वर्ष 2002 से पहले से ही यह प्रशुल्क वसूल कर रहा है और समग्र रूप से राजस्व आकलन जिसमें यह मद भी शामिल है एआरआर की सीमाओं में है, एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर का अनुमोदन किया जाता है। सावधानी के लिए, यह प्राधिकरण स्पष्ट करती है कि संशोधित दरमानों में इस दर का अनुमोदन संभावी प्रभाव से क्रियान्वित किया जाता है। इसका अर्थ यह नहीं माना जाए एमओपीटी द्वारा लागाए गए इस दर को पिछली अवधि से, जो दरमानों के अनुसार नहीं है, प्राधिकरण ने अनुमोदित किया है।
- (xxx) वर्तमान दरमानों में यात्रियों के आगमन/प्रस्थान पर और इस प्रक्रियाधीन यात्रियों के लिए तथा विदेशी और तटीय यात्रियों के लिए रुपये की मुद्रा में निर्धारित किए गए हैं। डॉलर मुद्रा में इस प्रभार के परिवर्तन का कारण जानने के उत्तर में पतन में स्पष्ट किया है कि अंतर राष्ट्रीय यात्रियों से यात्री प्रभार, अमेरिकी डॉलर की मुद्रा में लेने का प्रस्ताव किया गया है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कोचीन पतन न्यास, मुंबई पतन न्यास में यात्रियों के आगमन/प्रस्थान पर, विदेशी यात्रियों के लिए यह प्रभार भारतीय मुद्रा (रुपया) निर्धारित है। 2015 की प्रशुल्क नीति

तथा प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2005 के अनुसार पोत संबंधी प्रभार विदेशगामी पोतों से अमेरिकी डॉलर में लेने की बात की गई है। विदेशी यात्रियों से आगमन/प्रस्थान के लिए निर्धारित प्रभार अमेरिकी डॉलर में लेने का प्रस्ताव प्रशुल्क नीति, 2015 के तथा अन्य पतनों के अनुरूप में नहीं है। इसलिए, इसे रुपये की मुद्रा में निर्धारित किया जाता है। एमओपीटी द्वारा तटीय यात्रियों की मुद्रा में निर्धारित किया जाता है। एमओपीटी द्वारा तटीय यात्रियों के लिए प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि विदेशी यात्रियों के लिए वर्तमान दरों पर लागू करके संशोधित दरों का प्रस्ताव किया गया है।

- (xxxix) वर्तमान दरमानों में एचएमसी के लिए कार्य निष्पादन से संबद्ध प्रशुल्क तीन कार्गो समूहों अर्थात् (क) ड्राई बल्क (ख) खाद्यान्न और खाद (ग) कोयला चूना पत्थर, खनिज (घ) अन्य आदि के लिए निर्धारित है। पतन ने इनके स्थान पर, ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो (100 टन एमएचसी) प्रचालन के लिए कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है। पतन ने एमएचसी क्रेनों के लिए पृथक् प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है उनमें है (क) शिप गीयर वाले और (ख) गीयर विहीन पोत। इस प्रस्ताव के समर्थन में, प्रस्तावित दरों की संगणना संबंधी ब्यौरा और न ही संगणता आधार दिया है।

अन्य महापतनो में एमएमसी के लिए दर सामान्य तथा प्रासमिक आधार पर और कार्य निष्पादन से संबद्ध है। उत्पादकता में बढ़ोतरी के उद्देश्य से उच्च दर तथा उत्पादकता के निर्धारित स्तर से उत्पादन के लिए कम दर निर्धारित की जाती है तथापि एचएमसी के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित दर अन्यथा निर्धारित है।

जब प्रत्येक कार्गो के लिए प्रस्तावित कर के परिकलन और आधार का विवरण देने के लिए तथा कार्गो-वार प्रशुल्क शिप गीयर और गीयर विहीन पोतों हेतु 100 टीएचएमसी के प्रचालन के लिए अलग प्रशुल्क के परिकलन का विवरण देने के लिए कहा गया तो पतन के स्पष्ट किया है कि प्राधिकरण द्वाटा अनुमोदित वर्तमान दरों में औसतन कार्य बढ़ोतरी के लिए वृद्धि की बात की गई है। यह इस पद्धति पर है कि एचएमसी पतन का ही उपकरण है और पतन की दक्षता को दर्शाता है जिसके एवज में दरों में बढ़ोतरी की जानी चाहिए। तथापि, वास्तव में स्टीवडोर्स जो एचएमसी की बुकिंग करते हैं अधिकतर कार्गो गीयर वाले पोतों की ओर भेज देते हैं तथा सुनिश्चित करते हैं कि पतन की एचएमसी को कम कार्गो का प्रहस्तन करना पड़ा। एचएमसी पर इसका दोहरा प्रभाव पड़ता है। एक तो प्रहस्तन कम मात्रा में होता है और कार्य निष्पादन की दैनिक औसत भी कम हो जाती है परिणामतः न्यूनतर दर प्रति टन परिकलित होती है। अतः एचएमसी जब पोतीय गियरों के साथ प्रयुक्त होती है, इससे स्टीवडोर्स की दक्षता सामने आती है और जब यह अकेले कार्य करती है तो इससे पतन की कार्य दक्षता का पता चलता है जिसके लिए तदनुसार प्रभार लिया जाना चाहिए।

पतन ने स्पष्ट किया है कि ये दरें स्टीवडोर्स के साथ गहन चर्चा के पश्चात प्रस्तावित की गई है कि कारोबारी इन दरों को वहन कर सकते हैं एमओपीटी द्वारा किया गया राजस्व आकलन एचएमसी के प्रस्तावित कार्गो-वार प्रस्तावित दरें भी शामिल है, जो कार्यरत चार्टर्ड आकाउंटेंट द्वारा प्रमाणित है। उपर्युक्त स्थिति के परिप्रेक्ष्य में और यह मानते हुए कि पतन ने ये दरें स्टीवडोर्स के साथ- गहन चर्चा करके तथा किसी भी उपयोक्ता द्वारा एचएमसी की नवसंरचित दरों पर कोई आपत्ति नहीं की है, के परिप्रेक्ष्य में पतन द्वारा 100 टन वाली एचएमसी के लिए पतन द्वारा प्रस्तावित आशोधित दर, पतन के निर्णय, तथा प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन एआरआर का प्रस्ताव करने के लिए प्रदान की गई छूट के अनुसार, यह प्राधिकरण अनुमोदन करता है।

- (xxxix) (क) पतन ने अनुसूची 4.1 के अंतर्गत एमएचसी के लिए एक नई प्रशुल्क दर रु. 23,500 प्रति घंटा या उसका कोई भाग, का प्रस्ताव किया है। पतन ने स्पष्ट लिया है कि पोतों पर क्रेन लगाने जो गोवा शिपयार्ड में बने हैं और ऐसे ही अन्य कार्गो के लिए जिन पर प्रति टन की

दर से प्रभार नहीं लगाया जा सकता परंतु प्रति घंटा की दर से प्रभार्य होते हैं, जैसे भारी लदान कार्यों के लिए एचएमसी की आवश्यकता होती है। प्रस्तावित दर ऐसी ही आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए है। पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और यह मानते हुए कि किसी भी उपयोक्ता ने कोई आपत्ति नहीं उठायी है, प्रस्तावित दर का अनुमोदन किया जाता है।

(ख) वर्तमान दरमानों में कार्गो प्रहस्तन, कार्यों से तथा न्यूनतम दर के लिए उच्चतर प्रभार लगाए गए हैं। इसके एवज में सरलीकृत संरचना में पतन ने दरों का प्रस्ताव केवल प्रति घण्टा की दर से किया है। 8 टन वाली टीआईएल बुल क्रेन का किराया प्रभार 218 प्रतिशत और अन्य मदों के लिए यह वृद्धि 34 प्रतिशत से 38 प्रतिशत तथा 75 मी.ट. टीआईएल क्रेन पर यह वृद्धि 20 प्रतिशत की गई है। पतन ने स्पष्ट किया है कि ये उल्लिखित क्रेने कार्गो प्रहस्त क्रेने नहीं हैं तथा इससे पूर्व ये क्रेन इससे पूर्व पतन के कार्य में उपयोग की जाती हैं। कोई बाल आवश्यकता पड़ने पर ये क्रेने उपर्युक्त दरों पर उपलब्ध करा देता है। पतन ने इससे संबद्ध राजस्व को फार्म-3 में दर्शाया है। पतन द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण और यह मानते हुए कि यह दर कार्गो प्रहस्तन दरों से उत्तर प्रयोजनों के लिए है तथा कारोबारियों के अनुरोधपर मुहैया करायी जाती है, इसलिए इन उपकरणों के लिए प्रस्तावित किराया प्रभार का अनुमोदन किया जाता है।

(xxxiii) पतन ने सड़क/रेल मार्ग वे ब्रिज के लिए नई प्रशुल्क मद का रुपये 5.50 प्रति टन की दर से भारोतोलन प्रभार का प्रस्ताव किया है। पतन ने उल्लेख किया है कि वह इस सेवा को बाह्य स्रोतों से उपलब्ध कराने और उसके प्रभार को भागीदारी के आधार पर कार्यान्वित करने का प्रस्ताव करता है। वर्तमान में यह वे ब्रिज एक निजी प्रचालक द्वारा संचालित है जो रुपये 5.50 प्रति टन की दर पतन के साथ बिना भागीदारी के वसूल रहा है क्योंकि प्रस्तावित भारोतोलन प्रभार, भारोतोलन प्रभार जो कि बाज भाव की स्थिति अनुसार लिए जा रहे हैं, इसलिए दरमानों में यह प्रस्तावित दर अनुमोदित की जाती है।

(xxxiv) प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/30/2011- एमओपीटी दिनांक 02 मई, 2012 कार्गो संबंधी कार्यों के लिए ट्रांसशिपर/फ्लोटिंग क्रेन के प्रयोग के लिए जो अधिकृत निजी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करायी जाती हैं, के लिए प्रभार निर्धारित किए गए थे। ये दरें, एमओपीटी के दरमानों में पिदली बार ओदश सं. टीएएमपी/43/2012 - एमओपीटी दिनांक 14 जून, 2013 के अंतर्गत अनुमोदित करने के बाद शामिल की गई थी। यद्यपि, पतन ने उल्लेख किया है कि ट्रांसशिपर/फ्लोटिंग क्रेन जो निजी प्रचालकों द्वारा उपलब्ध करायी जाती है को, प्रस्तावित दरमानों में शामिल किया गया है। परंतु पाया गया है कि ये दरें शामिल नहीं की गई हैं। वर्तमान दरों की वैधता जून, 2015 को समाप्त हो गई है तथापि पतन ने इस मद को पुनः शुरू करने के लिए प्रस्ताव भी नहीं किया है। इसलिए पतन को परामर्श दिया जाता है कि पतन, संशोधित दरमानों के प्रभावी होने की तिथि से 3 मास के अंदर, मई- 2012 के आदेशों के अनुसरण में, इस मद में संशोधन का प्रस्ताव प्रस्तुत करे। ऐसा न करने की स्थिति में ये दरें स्वतः ही समाप्त हो जाएगी। इस संबंध में एक समुचित नोट प्रासंगिक अनुसूची में शामिल किया जाता है। मई, 2012 के आदेश में अनुमोदित दरों को दरमानों में बने रहने का अनुमोदन प्रदान दिया जाता है। तथापि इस मद पर प्रशुल्क में सूचकांकन और कार्य निष्पादन संबद्ध प्रशुल्क का कोई प्रभाव नहीं होगा। दरमानों में इससे संबद्ध नोट शामिल किया जाता है।

(xxxv) जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है, पेंशन संबंधी दायित्वों को वहन करने के लिए 9 प्रतिशत की वर्तमान शुल्क दर को पतन द्वारा प्रस्तावित दरमानों से हटा दिया गया है।

- (xxxvi) (क) प्रस्तावित दरमानों में, एमओपीटी ने एक नोट शामिल किया है कि पतन पर आने वाले वे पोत जिनके लिए सीमा शुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन से, आईजीएम/ईजीएम दर्ज की जाती है उन्हें कार्गो नहीं माना जा सकता वे केवल आगमन/प्रस्थान करते हैं पतन को ऐसे पोतों से घाट भाड़ा (वार्फेज) नहीं लेना चाहिए। यह निर्धारण पोत परिवहन मंत्रालय के दिनांक 16 अप्रैल, 2015 के पत्र सं. पीडी- 25021/7/2015-पी.डी.-1 के अनुसरण में बीपीटी सहित सभी महापतन न्यासों को दिनांक 25 मार्च, 2015 को जारी किए गए पत्र सं.टीएमपी/53/2002 - विविध पर आधारित है जिसमें इंपोर्ट जनरल मेनीफेस्ट (आईजीएम) या एक्सपोर्ट जनरल मेनीफेस्ट (ईजीएम) घोषित पोतों पर वार्फेज प्रभार के संबंध में जारी निदेशों का अनुसरण करने के निदेश जारी किए गए थे। यह नोट, प्रस्तावित संशोधित दरमानों में शामिल नहीं है। इस संबंध में एक सामान्य नोट जो प्राधिकरण के कथित आदेश द्वारा अधिसूचित है संशोधित दरमानों से वार्फेज अनुसूची में शामिल किया जाता है।
- (ख) इस प्राधिकरण द्वारा 28 नवंबर, 2014 के आदेश सं. टीएमपी/52/2014 के द्वारा पोत परिवहन मंत्रालय के द्वारा जारी दिशानिर्देश, अधिसूचित किए गए थे जिसमें सभी महापतन न्यासों को तटीय पोतों की प्राथमिकता के आधार पर बर्थिंग के लिए दिशानिर्देश अपनाने और अपने वर्तमानों को तदनुसार बदलने के लिए परामर्श दिया गया था। क्योंकि प्रस्तावित दरमानों में तटीय पोतों प्राथमिकता के आधार पर बर्थिंग देने संबंधी दिशानिर्देश शामिल नहीं किए गए थे। इसलिए एमओपीटी को इन्हें शामिल करने के लिए कहा गया। पतन ने, साझा अनुकरणीय आदेश में निर्धारित सभी शर्तों की अपेक्षा केवल 2 नोट को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी और प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दिशानिर्देश संशोधित दरमानों में पूर्णतया शामिल किए जाते हैं।
- (ग) पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. पीडी/14033/101/2015- पीडी v दिनांक 03 फरवरी, 2016 के अनुसरण में, प्राधिकरण द्वारा, कार्गो और पोतों से संबंधित सेवाओं तथा महापतन न्यासों और बीओटी प्रचालकों द्वारा नियमित घंटों के पश्चात प्रदान की जाने वाली सेवाओं के प्रभार में छूट/रियायत देने से संबंधित दिनांक 09 फरवरी, 2016 को साझा अनुकरणीय आदेश सं. टीएमपी/14/2016 विविध जारी किया है। एमओपीटी का प्रस्ताव है कि यदि कार्गो रात्रि 23.00 बजे से प्रातः 07.00 बजे के दौरान उठवाया जाता है तो निःशुल्क अवधि के बाद सड़क मार्ग से उठवाए जाने वाले कार्गो पर विलंब प्रभार में रुपये 1.00 प्रति टन की रियायत/छूट प्रदान की जाएगी। प्रस्तावित नोट के अतिरिक्त, अन्य महापतन न्यासों के दरमानों में निर्धारित सामान्य नोट, एमओपीटी के दरमानों में शामिल किया जाता है।
- (xxxvii) पतन द्वारा आरंभ में सीएचएलडी नामक एक नई मद का प्रस्ताव किया गया था। जीएमओईए ने अब सीएचएलडी कामगार नहीं होते हैं इसलिए इस शुल्क के लगाने पर आपत्ति की है। संशोधित दरमानों में सीएचएलडी लेवी को हटा दिया है। प्रशुल्क नीति के 8.4 के अनुसार महापतन न्यास केवल प्रदान की गई सेवाओं के प्रभार ही वसूल करेंगे। किसी भी प्रकार के श्रमिकों के आरक्षण और ऐसे ही अन्य नोशनल प्रभारों की अनुमति नहीं दी गई है। इसलिए, एमओपीटी ने भारत सरकार की प्रशुल्क नीति, 2015 भारत सरकार की के उपबंधों का अनुसरण किया है।
- (xxxviii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 4.1 के अनुसार (क) पिछले प्रशुल्क आदेशों में आकलित वह अतिरिक्त अधिक्य जो असंमजित रह जाता है, इसे पतन न्यास की इच्छानुसार से, महापतन न्यासों द्वारा किसी अन्य निधि को अंतरित करना होता है, (ख) वर्तमान दरों और नये दरमानों (इस

नीति के अनुसार) के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि तक की अवधि के दौरान महापतन न्यासों के प्रति अतिरिक्त अधिक्य, यदि कोई हो, का आकलन किया जाना चाहिए तथा जनरल रिजर्व में अंतरित कर दिया जाना चाहिए। इस निधि का उपयोग पतन में विकास, मनोरंजन और पतन की सुविधाओं के आधुनिकीकरण में किया जाना चाहिए। जहां तक ऊपर (क) का संबंध है, पिछले प्रशुल्क आदेश में को अतिरिक्त अधिक्य शेष असंमजित नहीं रहा गया था। जहां तक उपर्युक्त का संबंध है, एमओपीटी से अतिरिक्त अधिक्य आकलित करने (प्रशुल्क नीति के खण्ड 4.1 के अनुसार) और उसे सूचनार्थ प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। एमओपीटी ने उल्लेख किया कि पतन ने, माननीय सर्वोच्च न्यायालय द्वारा लौह अयस्त्र के निर्यात पर प्रतिबंध लगाने के कारण काफी हानि उठायी है और यह हानि रुपये 250 करोड़ है। अतः पिछली अवधि में कोई अधिक्य अधिशेष नहीं है। प्रशुल्क नीति, 2015 में, प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में पिछले नुकसान को गणन में लेने की अनुमति नहीं दी गई है।

वर्ष 2016-17 के लिए भी पतन को परामर्श दिया जाता है कि नयी अनुमोदित संशोधित दरें प्रभावी होने तक अनुमत लागत और 16 प्रतिशत प्रत्यागम के बाद निबल अधिक्य/घाटे का आकलन करे और यदि कोई अधिक्य हो तो पतन उस अतिरिक्त अधिक्य को प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 4.1 के अनुसार अंतरण करे और उसकी स्थिति की जानकारी प्राधिकरण को दे।

(xxxix) प्रशुल्क नीति, 2015 के खण्ड 3.2 में उल्लेखित है कि खण्ड 2.8 में प्रदत्त दरमानों का सूचकांकन महापतन न्यासों द्वारा तय किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरा करने पर किया जा सकेगा। यदि कोई पतन कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो उसे आगामी वर्ष के लिए सूचकांकन की अनुमति नहीं होगी। इसलिए, एमओपीटी से अनुरोध किया गया कि वह सूचकांकन के संबंध में खण्ड 3.2 में उल्लेखित सूचकांकन के अनुरूप दरमानों में उचित खण्ड शामिल करे। क्योंकि पतन ने सूचकांकन से संबंधित शर्तें दरमानों में शामिल नहीं की हैं इसलिए कार्यनिष्पादन मान पूरे करने संबंधित खण्ड को संशोधित दरमानों में शामिल कर दिया गया है।

(xi) (क) तटीय प्रशुल्क के लिए प्रस्तावित दरों में टंकण संबंधी पायी गई त्रुटियां दूर कर दी गई हैं। इसके अलावा गणित संबंधी कुछ त्रुटियां भी पाई गई हैं जिन्हें संशोधित दरमानों में छूट कर दिया गया है।

(ख) पतन ने एक नया नोट शामिल किया है, जिसमें उल्लेख किया गया है कि सभी पतन देयता प्रभारों का भुगतान सेवाएं लेने से पूर्व किया जाएगा। महापतनों को भुगतान करने संबंधी समय का नियंत्रण महापतन न्यास अधिनियम की धारा 58 और 65 के अनुसार किया जाता है। इस प्रकार, प्रस्तावित नोट का दरमानों में उल्लेख करना आवश्यक नहीं है।

(xli) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.1. के अनुसार, महापतन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी पूरे करेगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पतन पोतों के औसत वापिसी समय तथा पोतों के औसत बर्थिंग-पूर्व समय और पतन द्वारा प्रासंगिक पाए गए किन्हीं अन्य पैरामीटर के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। एमओपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन सहित टनों में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट/दिन के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए और पोत साइड सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक पूरे किए हैं, पतन ने पोतों के औसत वापिसी समय तथा पोतों के औसत बर्थिंग-पूर्व समय, बर्थ में निष्क्रिय समय के प्रतिशत के रूप में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई कार्यपद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं करती है। यह देखा गया है कि उपर्युक्त विभिन्न पैरामीटरों के लिए एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक वर्ष में अर्जित बताए गए हैं सिवाय पोत संबंधित सेवाओं में से कुछ मदों के जो केवल दशमलव स्तर पर मामूली निम्नतर हैं। एमओपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एसओआर के साथ निर्धारित किए गए हैं। पतन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक एनएमपीटी द्वारा उल्लिखित की बजाय तीन वर्षों के प्रशुल्क वैधता चक्र के लिए लागू होंगे।

- (xlii) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार दरमानों को प्रतिवर्ष का मुद्रास्फीति की शतप्रति दर के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार सूचकांकित किया जाएगा जो भारत सरकार द्वारा 01 जून, 2016 से प्रासंगिक वर्ष के 01 जनवरी के मध्य घोषित की जाएगी तथा समंजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 01 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च के मध्य लागू रहेंगे। इसके अलावा प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 3.2 तथा 2.8 के अनुसार थोक मूल्य सूचकांक का 100% दरमानों में सूचकांकन, महापत्तनों द्वारा निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे किए जाने पर ही लागू होगा। यदि कोई पत्तन निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो आगामी वर्ष में किसी प्रकार का सूचकांकन अनुमत ही होगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि वर्तमान मामले में, एआरआर तथा दरमान संगणन में वर्ष 2015-16 के लिए सूचकांक पर पहले से ही विचार कर लिया गया है। इस प्रकार दरमानों में आगामी सूचकांक 01 अप्रैल, 2017 से आरंभ होगा। बशर्ते सूचकांक में वृद्धि हुई हो तथा वर्ष 2016-17 के दौरान कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हों। ऐसी स्थिति में दरमानों में इस आशय का एक नोट शामिल किया जाता है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों में थोक मूल्य सूचकांक 100% सूचकांकन प्रति वर्ष, प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही घोषित किया जाएगा। यह वार्षिक सूचकांकन 01 अप्रैल, 2017 से मुद्रास्फीति के आधार प्राधिकरण द्वारा और एमओपीटी के द्वारा दरमानों के साथ अधिसूचित कार्य निष्पादन मानकों के पूरा करने पर घोषित किया जाएगा। यदि दरमानों में निर्धारित कार्य निष्पादन मानक पूर्ण नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2015 में उल्लेख किया गया है कि दरमानों में वार्षिक सूचकांकन कार्य निष्पादन मानक पूरा करने पर स्वतः ही कर दिया जाए। ऐसा करने के लिए महापत्तन न्यास को, इस प्राधिकरण को अनुरोध करने की आवश्यकता नहीं है। पारदर्शिता बनाए रखने के लिए, पत्तन को परामर्श दिया जाता है कि वह 01 जनवरी, से 31 दिसंबर के मध्य प्राप्त कार्य निष्पादनों तथा प्राधिकरण द्वारा निर्धारित कर्य निष्पादनों की घोषण करें। यदि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन मानक पत्तन द्वारा पूरे कर लिए जाते हैं तो पत्तन स्वयं, प्राधिकरण द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक का 100 प्रतिशत सूचकांकन, निर्धारित दरों पर लागू कर सकता है। एमओपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान सभी उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित करने होंगे। इस संबंध में यह स्थिति दर्शाने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट में आंशिक आशोधन किया जाता है।
- (xliii) एमओपीटी वर्तमान दरमानों की वैधता प्राधिकरण द्वारा पिछली बार 30 जून, 2016 तक या संशोधित दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तिथि तक, जो भी पहले हो, बढ़ायी गई थी। 30 जून 2016 को एमओपी ने दरमानों में संशोधन के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत कर दिया था जिसका प्राधिकरण द्वारा संशाधित दरमानों के तौर पर अनुमोदन कर दिया गया है। जैसा कि एमओपीटी के संशोधित दरमानों के अधिसूचित करने संबंधी आदेश में उल्लेख किया गया है तत्कालीन प्रचलित दरमानविशेष दर सहित, इनकी वैधता समाप्त होने से संशोधित दरमान लागू होने की तिथि तक विस्तारित माने जाते हैं।
- (xliv) कार्यात्मक दिशा निर्देश के खंड 3.8 के अनुसार अधिसूचित दरमान इस आदेश के भार के राजपत्र में अधिसूचित होने की तिथि से 30 दिन बाद से 3 वर्ष तक वैध रहेंगे। इसलिए, और प्रशुल्क नीति, 2015 में एआरआर आधारित प्रशुल्क का परिकलन, 3 वर्षों के लेखा परीक्षित खातों में उल्लेखित वास्तविक लेखों के आधार पर करना अपेक्षित है तथा संशोधित दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की गई है।

- (xiv) (क) प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार दरमानों में निधारितदरें अधिकतम सीमा स्तर के हैं और दी गई छूट और रियायतें मूल स्तर की हैं। सीएचपीटी यदि चाहे तो निम्नतर दरें और/या अधिकतम छूट और रियायतें तय कर सकता है।
- (ख) इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.7 के अनुसार सीएचपीटी यह सुनिश्चित करेगा कि पत्तन को, दरमानों में संशोधन के कारण कार्गो के आवागमन संबंधी कोई कमी नहीं होगी।
- (ग) रिकार्ड में त्रुटि होने की स्थिति में, सीएचपीटी पर्याप्त/औचित्य और कारण बताते हुए पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।
- (घ) दरमानों को अधिशासित करने वाली शर्तों में एमओपीटी द्वारा प्रस्तावित आशोधन एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य और स्पष्टीकरणों के आधार पर अनुमोदन के लिए स्वीकार्य हैं। इसके अलावा, एमओपीटी किसी अन्य औचित्य/कारण से भी पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचित हो जाने के 30 दिन के अंदर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए इस प्राधिकरण को अनुरोध कर सकता है।

18.1. परिणामतः उपर्युक्त कारणों और समग्र सोच विचार के आधार पर यह प्राधिकरण एमओपीटी के संशोधित दरमान इसके साथ संलग्न कार्य निष्पादन मानकों सहित अनुमोदित करता है।

18.2. संशोधित दरमान दरमानों के भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने के 30 दिन पश्चात से प्रभावी हो चुके हैं तथा 31 मार्च 2019 तक लागू रहेंगे। यह अनुमोदन तत्पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्ते प्राधिकरण द्वारा इसे विशेष रूप से विस्तार प्रदान न कर दिया जाए।

18.3. एमओपीटी ने कार्गो संबंधी सेवाओं के लिए औसत पोत बर्थ-दिवस कंटेनरों के प्रहस्तन के मामले में औसत संचलन प्रति घंटा कार्य निष्पादन मानक को स्वीकार किया है। एमओपीटी ने पोत के औसत टर्न अराऊंड समय और औसत प्री बर्थिंग समय के लिए भी कार्य निष्पादन मानकों का प्रस्ताव स्वीकार किया है।

18.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में प्रदत्त दरमानों का सूचकांकन खंड 3.2 के साथ पठित होगा तथा यदि एमओपीटी द्वारा कार्य निष्पादन मानक पूरे नहीं किए जाते हैं तो आगामी वर्ष के लिए वह सूचकांकन का पात्र नहीं होगा।

18.5. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, सीएचपीटी इस प्राधिकरण को कार्गो आवागमन, पोत बर्थ दिवस निष्पादन, पोतों का औसत टर्न अराऊंड समय औसत प्री बर्थिंग पतीक्षासमय तथा प्रत्येक बर्थ के लिए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। पत्तन द्वारा ये वार्षिक रिपोर्टें, वर्ष समाप्ति के 60 दिन के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित अन्य कोई सूचना भी प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

18.6. कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार यह प्राधिकरण एमओपीटी से प्राप्त समग्र सूचना, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अनुसार अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./369/16(143)]

अनुलग्नक

प्रपत्र- 1

महापत्तन न्यासों हेतु प्रमुक्त निर्धारण नीति, 2015 के अंतर्गत वार्षिक राजस्व मांग का संगणन				
		रु.लाखों में		
क्रम सं.	विवरण	व1 (2011-12)	व2 (2012-13)	व3 (2013-14)
(1)	कुल व्यय (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)			
(i).	प्रचालन व्यय(मूल्यह्रास सहित)	19734.39	19572.33	17903.48
(ii).	प्रबंधन और सामान्य ऊपरि व्यय	6154.76	6404.06	6204.16
(iii).	वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	9446.86	9388.24	11234.75
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	घटाएँ - समंजन :			
(i).	संपदा संबंधी व्यय			
	(क) प्रचालन व्यय(मूल्यह्रास सहित)	798.01	854.85	699.30
	(ख) आबंटित प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरिव्यय	248.88	279.71	242.33
	(ग) आबंटित वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)	291.19	308.96	325.89
	उपयोग 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	1338.08	1443.52	1267.52
(iii).	ऋणों पर व्याज	0.00	0.00	36.71
(iv).	यदि मजदूरी, पेंशन/ग्रेच्युटि एक्स- ग्रेसिया भुगतान आदि का कोई बकाया हो तो उसके एक बारशी व्यय का 4/5 भाग । (प्रत्येक मद की सूची बनाएं)			
	(क) सेवानिवृत्ति ग्रेच्युटि विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति स्कीम (एसवीआरएस)	0.00	0.00	241.83
	(ख)एक्स-ग्रेसिया भुगतान(एसवीआरएस)	0.00	0.00	584.94
	उपयोग 2(iii)=[(क)+(ख)]	0.00	0.00	826.77
(v).	पेंशन निधि के अंशदान का 4/5 भाग	2120.00	1869.60	1860.00
(vi).	प्रचालन व्यय और मूल्य-ह्रास के योग के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन और सामान्य और ऊपरिव्यय	1171.78	1444.98	1660.78
(vii).	यदि प्रमुक्त नीति 2015 के खंड 2.10 के तहत अधिक शासित हों तो कैपिटल बर्ष के प्रमुक्त निर्धारण से संबंधित व्यय ।			
	(क) प्रचालन व्यय			
	(ख) मूल्य ह्रास			
	(ग) आबंटित प्रबंधन और प्रशासकीय ऊपरिव्यय			
	(घ) आबंटित वित्तीय और विविध व्यय (एफएमई)			
	उपयोग 2(vii)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	योग 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	4629.86	4758.10	5651.78
(3)	कुल समंजन के पश्चात कुल व्यय (3 = 1 - 2)	30706.15	30606.53	29690.61
(4)	औसत व्यय क्रम सं. 3 = [व1 + व2 + व3] / 3	30334.43		
(5)	निर्भोजित पूंजी			
	(i) 31.3.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियों (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	39552.37		
	(ii) 31.3.2014 को निबल स्थायी परिसंपत्तियों (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	15276.53		

(iii) घटाएं: 31.3.2014 को संपदा संबंधी कार्यों से संबंधित स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान (वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार)	2312.03
(iv) घटाएं: बीओटी प्रचालक को 31.3.2014 को वार्षिक लेखापरीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान, यदि कोई हो।	0.00
(v) घटाएं: प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 अंतर्गत कैप्टिव बर्थों के लिए विचार योग्य 31.3.2014 को वार्षिक लेखा परीक्षित लेखाओं के अनुसार स्थायी परिसंपत्तियों का निबल मान, यदि कोई हो।	0.00
(vi) जोड़ें: कार्यात्मक दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निश्चित मानकों के अनुसार कार्य पूंजी	
(क) सामान सूची	719.20
(ख) विविध देनदार	494.78
(ग) नकद	2799.57
(घ) का योग (क)+(ख)+(ग)	4013.55
(viii) कुल निवोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)+(d)]	56530.42
(6) निवोजित पूंजी पर प्रत्यागम, क्रम सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत	9044.87
(7) 31.3.2014 को वार्षिक राजस्व मांग(एअरआर) [(4)+(6)]	39379.30
(8) वर्ष 2014-15 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एअरआर में सूचांकन @ 6% (7*1.06)	41742.06
(9) वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एअरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)	43336.61
(10) वर्ष 2015-16 के लिए लागू 100 प्रतिशत थोक मूल्य सूचकांक की दर से एअरआर में सूचांकन @ 3.82% (8*1.0382)	43336.61
(11) अधिकतम सीमा स्तरीय सूचकांकित वार्षिक राजस्व मांग(एअरआर)	43336.61
(11) ऊपर क्रम सं.11 पर आकलित अधिकतम सीमा स्तर पर सूचकांकित एअरआर में प्रस्तावित दरमानों में बीपीटी द्वारा आकलित राजस्व	19979.63
नोट	
1) वर्ष 2013-14 एफएमई में पेशन के भुगतान के लिए पेशन निधि से रु.30 करोड़ की निकासी शामिल है	
2) क्रम सं. 2(iv): 3 वर्ष से अधिक के औसत पर विचार नहीं किया गया है तथा औसत निकालने के पश्चात घटा दिया गया है।	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 2nd January, 2017

No. TAMP/. 38/. 2016-MOPT.—This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates, on 17 November 2016. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 17 November 2016 was notified in the Gazette of India on 30 November 2016 vide Gazette No.434. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the MOPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/. 38/. 2016-MOPT

Mormugao Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 17th day of November 2016)

This case relates to the proposal dated 30 June 2016 received from Mormugao Port Trust (MOPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR)

2. The existing Scale of Rates of the MOPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/. 43/. 2012-MOPT dated 14 June 2013 which was notified in the Gazette of India on 19 July 2013 vide Gazette No.196. The validity of Scale of Rates of MOPT prescribed in the said Order was till 31 March 2016.

3.1. The MOPT vide its letter dated 23 March 2016 intimated that the validity of present SOR is expiring on 31 March 2016 and it is in the process of preparation of the tariff revision proposal under the Tariff Policy, 2015. Till such time the proposal (to be) filed for revision of its SOR is approved by this Authority, MOPT requested to extend the validity of the existing SOR, including Special rate, upto 30 June 2016 or till notification of the revised SOR, whichever is earlier.

3.2. Based on the request made by the MOPT, this Authority vide its Order No.TAMP/. 43/. 2012-MOPT dated 30 March 2016 has extended the validity of existing SOR of MOPT till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier, subject to the condition that if any additional surplus accrued to the MOPT for the period beyond 1 April 2016 will be governed by the new Tariff Policy for Major Port Trusts, 2015. The MOPT was directed to file its proposal for general revision of its SOR positively by 30 April 2016.

3.3. However, the MOPT filed the proposal for general revision of its Scale of Rates following Tariff Policy, 2015, vide its letter dated 30 June 2016 with same information gaps as brought out subsequently.

3.4. The main submissions made by the MOPT are summarised below:

- (i) The General Revision proposal has been prepared following the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines issued by TAMP. As per the working, the Annual Revenue Requirement is `408.29 crores.
- (ii) Considering the huge increase required to meet the ARR, Port has interminably discussed and proposed increase in the SOR which the users can bear. The proposal was put up to the Board in its meeting held on 24 May 2016 and the Board approved the proposal for 50% increase in vessel related charges and 40% increase in cargo related charges. The Board also authorized the Chairman to decide the final revision after discussions with Port Users.
- (iii) The tariff proposal approved by the Board was discussed with the Port Users in different meetings held with the Vessel Agents, Stevedores, Cargo Importers & Exporters. Based on the discussions, the increase proposed and certain conditionalities have been moderated and certain suggestions of the Users given in the meeting were considered.

3.5. The highlights of the MOPT proposal are as given below: -

- (i) Detail computation of Annual Revenue Requirement (ARR) is furnished under Form 1. ARR is estimated at `408.29 crores. A summary of the ARR computation furnished by MOPT is tabulated below:

₹ in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating Expenses (including depreciation)	19734.39	19572.33	17903.48
(ii)	Management & General Overheads	6154.76	6404.06	6204.16

(iii)	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	9446.86	9388.24	11234.75
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	Less Adjustments:			
(i)	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	798.01	854.85	699.30
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	248.88	279.71	242.33
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)	291.19	308.96	325.89
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	1338.08	1443.52	1267.52
(ii)	Railway Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	783.89	961.06	1111.80
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	244.48	314.46	385.28
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)	286.04	347.34	518.12
	Subtotal 2(ii)=[(a)+(b)+(c)]	1314.41	1622.86	2015.20
(iii)	Interest on loans	0.00	0.00	36.71
(iv)	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a) Retirement Gratuities (Special Voluntary Retirement Scheme – [SVRS])	0.00	0.00	241.83
	(b) Ex-gratia payments (SVRS)	0.00	0.00	584.94
	Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)]	0.00	0.00	826.77
(v)	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	2120.00	1869.60	1860.00

(vi)	Management & General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation	1123.28	1370.78	1553.45
(vii)	Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015			
	(a) Operating Expenses	-	-	-
	(b) Depreciation	-	-	-
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads	-	-	-
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)	-	-	-
	Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	5895.77	6306.76	7559.65
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)	29440.24	29057.87	27782.74
(4)	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3]/3	28209.10		
(5)	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	39552.37		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	15276.53		
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	2312.03		
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets related to Railway Activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	955.35		
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	0.00		
	(vi) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for	0.00		

	captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015	
	(vii) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working Guidelines	
	(a) Inventory	719.20
	(b) Sundry Debtors	494.78
	(c) Cash	2799.57
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	4013.55
	(viii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]	55575.07
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(viii)	8892.01
(7)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31.03.2014 [(4)+(6)]	37101.11
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)	39327.18
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (8*1.0382)	40829.48
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2016-17 i.e. @ Nil escalation	40829.48
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	40829.48
(12)	Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl. No.11 above	19,671.24
Note :		
1) 2013-14 FME includes `30.00 Crores withdrawn from the Pension Fund for Pension Payments		
2) Sl. No. 2(iv) has not been considered for averaging over 3 years and has been deducted after the averaging		

(ii) The increase broadly proposed by MOPT are as given below:

- (a) Vessel related charges by 35%
- (b) Cargo related charges by 25%
- (c) Storage charges by 25%

(iii) The tariff increase as indicated in Form 3 by the MOPT for major items are given below:

Sr.		Particulars	% increase proposed by MOPT in existing tariff
1		<u>Vessel Related Charges:</u>	
	a.	Port dues	35% increase, 201% increase in country craft, tugs, launches, etc.
	b.	Pilotage	35% increase
	c.	Berth Hire	25% to 39% increase, 191% to 274% increase for vessels upto 15000 GRT at Berth No.5, 8, 10 and 11.
	d.	Tug Hire	40% increase.
2.		<u>Cargo Related Charges:</u>	
	a.	Wharfage	
		(i) Bulk Cargo	21% to 212.50% increase, sugar reduction of 23.81%
		(ii) Mineral Oils/POL Products	94.95% to 286% increase
		(iii) Iron Ore/Iron Ore Pellets (Berth)	12.78% to 40.27% increase
		(iv) Iron Ore (Stream/Overside)	4.12% to 36.36% increase
	b.	Container Handling	9.02% to 19.69% increase
	c.	Storage charge for transit sheds	7% to 128.57% increase, Reduction proposed in few slabs for break bulk cargo in the range of 50% to 33%
	d.	Cargo Handling Labour Charges	4% to 45% increase HR Coils 262.96% increase
	e.	Embarkation and Dis-embarkation	Reduction of 98.15%
	f.	100T HMC	
		(i) Dry Bulk Cargo	20% to 348.79% increase
		(ii) Break Bulk Cargo	1.05% to 29.91% increase Nickel cobalt reduction of 16.64%
		(iii) Granite	Reduction of 20.81% to 33.31%
		(iv) Container	65.21% to 65.34% increase

(iv) The following are the other main modifications in the proposed SOR as furnished by the MOPT:

- (a) The structure of Berth Hire charges has been changed from berth wise to vessel type wise. [The Berth Hire has been proposed as per the vessel classification]
- (b) Tariff towards Anchorage Charges has been segregated into working anchorage and idle anchorage.
- (c) Dredging levy approved by the Authority (i.e. reference tariff) has been incorporated.
- (d) Special Levy has been done away with.
- (e) Cargo commodities have been rationalised.
- (f) Composite container handling charges have been prescribed which includes two Reach Stackers moves.
- (g) Container wharfage for empties has been increased to 20% of rates proposed for laden container loaded rates.
- (h) CHLD productivity slab rates have been rationalised.
- (i) CHLD Levy has been introduced for handling Anchorage.
- (j) Tariff for hire of Mobile Harbour Crane (MHC) have been segregated into MHC working together with:
 - (a) Ships gear and
 - (b) Gearless vessels.
- (k) Weighment charges for Rail/Road weighbridges has been introduced.
- (v) The MOPT has furnished detailed working of revenue estimation considering the existing tariff and the proposed tariff for the actual traffic of 2014-15 in Form 3.
- (vi) The Performance Standards proposed by MOPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed performance standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) POL Products	6,764
	(ii) Other liquid bulk cargo	8,399
	(iii) Iron ore/. Iron ore pellets	14,460
	(iv) Fertilizers - finished	4,054
	(v) Thermal/. Steam coal	32,842
	(vi) Coking Coal	32,675
	(vii) Containers	3,091
	(viii) Other Dry bulk cargo	12,849
	(ix) General break bulk cargo	3,778
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	12
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	3.20
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) (Port's A/. c)	0.18

(3)	Any other parameters found relevant by the Port	
(a)	Avg. Non-Working time to stay at working berth (in days)	0.40

4.1. The MOPT vide its email dated 1 July 2016 has forwarded its email sent to all stakeholders intimating that the proposed revision of Scale of Rates (SOR) has been uploaded on the website of the port. The said email states that the proposed SOR has been finalised after several round of discussion and consultation with all stakeholders. The MOPT has requested the stakeholders to peruse the revised SOR and furnish comments to TAMP with copy to MOPT.

4.2. The MOPT vide its e-mail dated 11 July 2016 has intimated that certified Form-3 will be sent as soon as it is received from the Chartered Accountant.

5. In view of few gaps in the proposal, the MOPT was requested vide our letter dated 15 July 2016 to take action on the following points:

- (i) The MOPT e-mail dated 1 July 2016 states that port has uploaded the draft proposed SOR on its website and intimated to stakeholders. As per clause 5.2. of the Tariff Policy, 2015, the MOPT to confirm hosting of both the draft proposed SOR as well as Performance Standards and intimate the stakeholders.
- (ii) The Port to confirm that it has communicated to all users/user organization about the hosting of its draft SOR and proposed performance standards in its website.
- (iii) The MOPT to submit its replies on the comments to be received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port users as per clause 5.3. of the Tariff Policy, 2015.
- (iv) The following information/documents required to be submitted along with the proposal as per the checklist not submitted. The MOPT to, therefore, furnish the following immediately:
 - (a) Copy of Board Resolution approving the said General Revision proposal.
 - (b) The revenue estimates furnished by the MOPT in Form 3 certified by practicing Chartered Accountant/Cost Accountant, as agreed by the port vide its e-mail dated 11 July 2016.
- (v) In the meantime, with reference to the draft proposed SOR hosted by MOPT on the website, M/. s.Zuari Agro Chemicals Ltd. (ZACL) has vide their e-mail dated 6 July 2016 furnished comments to TAMP as well as to MOPT. A copy of the comments of ZACL was forwarded to MOPT for comments thereon.

6. The MOPT vide its emails dated 11 July 2016, 22 July 2016 and 26 July 2016 has responded as follows:

- (i) The MOPT has confirmed that it has hosted both the draft proposed SOR as well as Performance Standards and intimated the stakeholders about the same through email to the concerned stakeholders/users.
- (ii) The MOPT has furnished its comments on comments of M/. s.Zuari Agro Chemicals Limited, which is brought out in subsequent paragraphs.
- (iii) The port has forwarded Form-1 and Form-3 duly certified by the practicing Chartered Accountant.
- (iv) It has forwarded a copy of the Board Resolution no.24 passed by Board of Trustees of the MOPT in the Meeting held on 24 May 2016 approving the general revision proposal of the Port.

7.1. The Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) vide its letter dated 20 July 2016, requested for a copy of complete proposal filed by MOPT alongwith Forms/Annexures submitted by the port for revision of its SOR. The GMOEA has also requested to provide the proposal in soft copies with linkage in excel format wherever applicable, so as to enable GMOEA to furnish their comments/suggestions to TAMP.

7.2. In view of the above said letter of GMOEA, the MOPT was requested vide our letter dated 25 July 2016 to share complete proposal with GMOEA with a request to furnish their comments in a week's time to

MOPT and TAMP and also intimate us when the action is done. The MOPT was also requested to share its complete proposal with other user/user organisations as well, if so requested by them.

7.3. The GMOEA vide its email dated 5 August 2016, has forwarded a letter addressed by it to MOPT dated 1 August 2016, requesting port to provide soft copies wherever possible at the earliest so that their views is submitted to TAMP in time.

8. The comments received from the concerned users/user organisations on the subject proposal were forwarded to MOPT as feedback information. The MOPT vide its letters dated 26 July 2016 and 4 August 2016 and two letters dated 5 August 2016 has furnished its comments thereon.

9.1. The Goa Mineral Ore Exporters Association (GMOEA) vide its letter dated 9 August 2016 has furnished its comments which were forwarded to MOPT. The MOPT has not furnished its comments on this specific letter of GMOEA.

9.2. A joint hearing in this case was held on 22 August 2016 at the MOPT premises. The MOPT made a brief power point presentation of its proposal. The GMOEA also made a power point presentation of their comments furnished to TAMP on 19 August 2016. At the joint hearing, the MOPT and the concerned users/user organizations have made their submissions.

9.3. As agreed at the joint hearing, the MOPT was requested vide our letter dated 26 August 2016 to take action on the following points:

- (i) At the joint hearing, few users/user association have raised issue relating the notional Cargo Handling Labour Division (CHLD) levy and levy of pilotage fee by the MOPT for pilotage services not rendered at anchorage at West Of Breakwaters (WOB). The MOPT to examine the matter and furnish its response in a week's time i.e. by 29 August 2016 as agreed at the joint hearing.
- (ii) Furnish comments on the written submissions made by Mormugao Stevedores' Association (MSA) dated 20 August 2016 and Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) dated 19 August 2016 (which was already sent by GMOEA earlier)

9.4. As agreed at the joint hearing, the GMOEA was requested vide our letter dated 26 August 2016 to furnish hard copy of power point presentation made by GMOEA at the joint hearing.

10.1. With reference to the first point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.3. (i) above, the MOPT vide its letter dated 3 September 2016 has revised the CHLD levy and levy of pilotage fee in the Scale of Rates already submitted by the port which is being brought out in the subsequent paragraphs.

10.2. With reference to the second point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.3. (ii) above, the MOPT vide its letters dated 29 August 2016 has furnished its reply to written submissions made by MSA.

10.3 With reference to the second point of action decided at the joint hearing brought out in para 9.3. (ii) above, the MOPT vide its letters dated 29 August 2016 has furnished its reply to the comments made by GMOEA. Further, the GMOEA vide its letter dated 3 September 2016 has furnished its further comments on the comments of MOPT. The MOPT vide its letter dated 22 September 2016 has furnished further submissions on the comments of GMOEA dated 3 September 2016.

11. With reference to the para 9.4 above, the GMOEA has vide its letter dated 27 August 2016 furnished hard copy of power point presentation made by GMOEA at the joint hearing held on 22 August 2016.

12. The MOPT vide its letter dated 3 September 2016, has submitted that with reference to GMOEA's and MSA's comments and other considerations, the port has proposed few changes in the proposed SOR already submitted by the port. The Mormugao Ships' Agents Association (MSAA) vide its letter dated 20 September 2016 and GMOEA vide its letter dated 21 September 2016 have furnished their comments. The MOPT vide its letter dated 7 October has furnished its reply on the comments of MSAA and GMOEA.

13.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal dated 30 June 2016, the MOPT was requested to furnish information/clarification on a few points vide our letter dated 12 September 2016 followed by reminder dated 26 September 2016. The MOPT vide its letter dated 6 October 2016 received on 13 October 2016 has responded to the information/clarifications sought by us. A summary of the information/clarifications sought by us and the response of MOPT are tabulated below:

Sl. No.	Information/Clarifications sought by us	Response from MOPT
1.	Annual Revenue Requirement (FORM NO.1):	
(i)	<p><u>Finance and Miscellaneous Expenses:</u></p> <p>Sl. No.1 (iii) The Finance and Miscellaneous Expenses (FME) considered in the total expenditure for the year 2013-14 at ₹11,234.75 lakhs do not match the FME reported in the Audited Annual Accounts at ₹8,234.75 lakhs for the year 2013-14. This may be corrected.</p>	<p><u>Finance and Miscellaneous Expenses:</u></p> <p>The total finance and miscellaneous expenses during the year 2013-14 was ₹11,234.75 lakhs. However, ₹3,000 lakhs was withdrawn from the pension fund to meet the shortfall in cashflow towards pension payment. As such, the actual finance and miscellaneous expenses were ₹11,234.75 crores. The withdrawal of ₹3,000 lakhs to meet the pension expenditure has been disclosed at sl.no.20 to the notes of accounts in the Audited Annual Accounts.</p>
(ii)	<p>The MOPT has shown adjustment (excluded from ARR) of ₹1,314.41 lakhs, ₹1,622.86 lakhs and ₹2,015.20 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively towards Railway related expenses. This adjustment is not in line with the adjustment stipulated in Clause 2.2 of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2 of the Working Guidelines. The MOPT to, therefore, modify the proposal following the provisions stipulated in the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines, 2015 and as per the prescribed format.</p>	<p>Modified Form 1 is enclosed herewith.</p>
(iii)	<p><u>4/. 5th of the One time expenses like arrears of wages/pension/gratuity/exgratia Payment etc., (Sl.No. 2 (iv)) of Form-I:</u></p> <p>The MOPT has excluded ₹241.83 lakhs and ₹584.94 lakhs in the year 2013-14 towards retirement gratuity and ex-gratia payment (SVRS) respectively. Note 2 and 3 under Form-3 require the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in the cost statement. The MOPT has not furnished requisite reconciliation/working. Kindly provide the same.</p>	<p><u>4/. 5th of the one-time expenses like arrears of wages/pension/gratuity/ex-gratia payment etc.</u></p> <p>Re-conciliation is furnished below:</p> <p>During the year 2013-14, Port had introduced a Special Voluntary Retirement Scheme wherein, 62 employees of the Port had opted for retirement under the scheme. Port has paid ex-gratia of ₹731.18 lakhs, out of which 4/. 5th of the expenditure amounting to ₹584.94 lakhs has been reduced in the Form 1. Similarly, the total retirement gratuity paid to employees who have opted for retirement under SVRS was ₹302.29 lakhs which is included in the retirement benefits of ₹3,892.38 lakhs</p>

		alongwith other pension and gratuity payments. Please refer Schedule 15 of Audited Annual Accounts.
(iv)	<p><u>Average Expenses (Sl. No.4):</u></p> <p>The MOPT has arrived at the average expenses of the years 2011-12 to 2013-14 at ₹28,209.10 lakhs. For arriving at the average expenses, it is seen that the MOPT has followed Note 2(ii) of the Form 1. It is relevant to state that in the case of general revision of SOR of COPT, NMPT, VPT, and VOCPT the concerned port had considered simple average of three years which has been accepted by the Authority. Say in the case of MOPT it will be ₹28,760.28 lakhs (₹29,440.24 lakhs + ₹29,057.87 lakhs + ₹27,782.74 lakhs/. 3) instead of ₹28,209.10 lakhs. The MOPT may consider to modify the ARR in the light of the above observation.</p>	<p><u>Average Expenses:</u></p> <p>The desired changes in average expenses have been carried out in the modified form 1 attached herewith.</p>
(v)	<p><u>Capital Employed (Sl.No.5):</u></p> <p>The MOPT has excluded net fixed assets of ₹955.35 lakhs related to railway activity from the net fixed assets as on 31 March 2014 reported in the Annual Accounts 2013-14. This adjustment is not in line with clause 2.4. of the Working Guidelines. Such an adjustment is not done in any of the Major Port Trusts whose tariff is determined by the Authority under the Tariff Policy, 2015. The MOPT to, therefore, requested to modify the capital employed figure in line with the relevant provision in the Working Guidelines.</p>	<p><u>Capital Employed:</u></p> <p>Changes have been incorporated in the revised Form 1.</p>
(vi)	In view of above observation, the MOPT is requested to furnish modified ARR (Form -1) duly certified by the Practicing Chartered Accountant/Cost and Management Accountant.	The modified ARR Form 1 has been furnished and the duly certified copy will follow.
2.	<u>Working relating Management & General Administrative Overheads (MGAO) (Form-2):</u>	
	The MOPT at Sl. No.2 has excluded the operating expenditure relating to railway activity as well estate activity to arrive at the admissible MGAO cap at 25% of the operating expenditure. As per the format	Necessary changes have been made in Form 2.

	prescribed by the Authority annexed to the Working Guidelines, only the operating expenditure of Estate is to be excluded and not railways. The MOPT to make necessary correction in the Form 2. Consequent to the above, the MGAO at Sl. No.5 may also undergo a change which may be corrected in Form 2 and the modified corrected MGAO considered for exclusion may be captured in Form 1 at Sl. No.1(vi) as well.	
3.	Revenue estimation (Form-3):	
(i)	The MOPT has stated that traffic figures based on 2014-15 actuals are considered for revenue estimation. The MOPT to furnish Administrative Report for the year 2014-15 and furnish the following:	Administration Report for the year 2014-15 is enclosed herewith.
(a)	Confirm that the total GRT vessel considered in the revenue estimates for vessel related charges matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2014-15. In case of mismatch, the MOPT to reconcile the difference.	The bill register on the basis of which GRT has been arrived at includes vessel related charges such as Port dues, pilotage, berth hire charges wherein, the GRT of the vessel appears multiple times. Also, the GRT of non-commercial vessels such as Coast Guard, Navy, research vessels, etc. do not form part of the administration report figure. The broad reconciliation statement is enclosed.
(b)	Confirm that volume of cargo considered in the revenue estimates matches with the actual cargo handled and reported in the Administrative Report. In case of variation, the difference is to be reconciled.	Reconciliation of cargo considered in the revenue estimates and the cargo reported in the administrative report is attached.
(ii)	It is seen from the revenue estimation at the proposed Scale of Rates (Form 3) that the port has not captured the revenue impact of following tariff items proposed in the Scale of Rates (SOR)	
(i)	1.1. Port Dues (i) Barge carrying Cargo, (ii) Bunker/Water Barges, (iii) Pleasure Yachts.	(a) As regards Port dues on barge carrying cargo, bunker/. water barges, there is no data for estimating the income as these barges were not being charged in the past. The charges are introduced for the first time for the purpose of monitoring and not for generating revenue. At the proposed rate of ₹6000/. - per annum on the barges, the revenue will be negligible.

		As regards Pleasure Yachts, this has been introduced to cover future eventuality. There were no pleasure yachts in the past in the Port.
(ii)	1.3.1. Berth Hire Charges: (a) Cruise Vessels, (b) Foreign Navy/Coast Guard Vessels.	1.3.1 Berth hire income on cruise vessels, foreign navy vessels and Coast Guard vessels are part of the existing berth-wise vessel distribution. However, the revenue estimation at proposed rates on the revised classification is furnished herewith in a separate statement.
(iii)	1.3.2. Mooring Dolphins	1.3.2 The revenue estimation for Mooring Dolphins is incorporated in the revised Form-3.
(iv)	1.4. Anchorage charges: (a) Liquid Bulk Vessels. (b) Cruise Vessels. (c) Navy Vessels	(a)(b) (c) Anchorage revenue estimation at proposed rates on the revised classification is furnished herewith in a separate statement.
(v)	1.5.1.2. Charges for cancellation of water supply after barge has left station.	There has been no instance of cancellation of water supply after barge leaves the station and the rates have just been carried forward from the previous SoR. The same has now been included in revised Form – 3 with nil traffic.
(vi)	1.5.1.3. Detention charges for water barge.	There has been no instance of cancellation of any detention charges for water barges. The same has now been included in revised Form – 3 with nil traffic.
(vii)	1.6. Dredging Levy	Dredging levy has been introduced for the first time.
(viii)	2.1.2. Wharfage rate of Break Bulk Cargo:	All the cargoes have been accounted for in Form 3 as per the previous SoR classification.
(a)	Bars, ingots, pipes of all types, timber/wooden logs.	
(b)	Mineral and ores of all types in bags, pallets, etc.	
(c)	Machinery and Project Cargo	
(d)	Arms, Ammunitions, Explosives and Defence Stores.	
(e)	All other break bulk cargo not specified above.	
(ix)	2.1.3. Wharfage rate of Liquid Bulk Cargo (a) LPG/LNG (b) Molasses.	These cargoes are not being handled but only rates have been proposed.

	(c) Any other liquid bulk cargo not specified above.	
(x)	2.3.1.1.2. Cargo storage of Export – Dry Bulk Cargo. [Cargo storage of Export Break Bulk appears to be duplicated]	The same has been incorporated in the revised Form-3.
(xi)	Ground rent/demurrage on explosive/dangerous/hazardous goods.	There has been no instance of any ground rent/demurrage on explosive/dangerous/hazardous goods.
(xii)	2.4.1. Stevedoring Charges for (a) Dry bulk cargo/Managenese/cement/clinker/nickel/bentonite/pig iron (Sl. No.2), (b) Containers stuffing/de-stuffing and (c) Container/miscellaneous handling.	(a) Only nickel has been handled which is included in the Form-3 (b) No instances have taken place (c) Container miscellaneous handling charges are already included in Form 3 wherein the actual traffic handled by the Port is 966 (885+58+23) hooks.
(xiii)	2.6.1. For many of the tariff items proposed for Mobile Harbour Crane, revenue is not estimated in the Form 3.	As per the tariff working guidelines for the purpose of arriving at proposed income, the traffic of 2014-15 is to be considered. However, as there was no traffic under that category for the year 2014-15, the same has not been considered.
(xiv)	2.6.3. Transhipper/trans-loader/floating crane charges.	The revenue under transhipper is already included with existing tariff as ₹9.83/- .
(xv)	4.1. Hire of equipment and machinery.	Revenue has already been estimated in Form-3.
(xvi)	4.2. Hire of flotilla	There are no instances.
(xvii)	4.3. Weighment charges	Weighment charges have been introduced for the first time.
(iii)	The MOPT vide its letter dated 3 September 2016 has proposed to delete the proposed CHLD levy from the proposed SOR. The revenue estimates furnished by the port earlier captures revenue from this item which may be excluded.	The revenues from CHLD Levy have been excluded in the revised Form 3.
(iv)	The revenue estimates include revenue estimates from CHLD levy for private labour, CHLD levy (SWPL), CHLD levy ores, Transhipper Accord levy. Such tariff items are not approved by the Authority in the existing SOR nor found in the proposed SOR. Hence, the revenue estimates for these items may be excluded from Form 3.	The revenues have been excluded in the revised Form 3.
(v)	The port has proposed a few new tariff items in its letter dated 3 September 2016. The port to	The revenue impact of new charges proposed has been incorporated in the revised form 3.

	include revenue impact thereof in the revenue estimates.	
(vi)	In the light of the above observation, the MOPT is requested to modify the revenue estimates and furnish revised Form 3 duly certified by practicing Cost Accountant/Chartered Accountant.	The duly certified revised Form 3 will be furnished.
4.	<u>Scale of Rates:</u>	
	The MOPT has proposed a few new tariff items/conditions and has proposed lot of rationalisation/simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion for few tariff items/conditions. Clause 2.12. of the revised Working Guidelines stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial/revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect to be captured in the revenue estimations in Form-3. In this regard, the MOPT is requested to furnish clarification/information on a few points as given below:	
(i)	Form 5 prescribed by the Authority requires port to furnish comparative position of existing and proposed Scale of Rates. Form 5 furnished by the port does not give comparison of the entire existing SOR along with the conditionalities. The MOPT is, therefore, required to furnish the revised Form 5 as per the format prescribed covering the entire existing SOR juxtaposed with the proposed SOR and furnish reasons for the proposed modification/deletion/amendment for ease of understanding.	As per TAMP requirement, the revised Form 5 is attached herewith.
(ii)	<u>General Terms and Conditions:</u>	
(a)	Note (vi) (c): The reasons for proposed addition of the last two sentence in the said note to state that the declaration of the containers/. cargo meant for transshipment shall be made at the time of filing of Import General Manifest (IGM) Such containers/.	Unless a transshipment container is declared before arrival, it would not be possible to identify and segregate such containers. Given the fact that MOPT faces a peculiar situation of restricted space, it becomes imperative that this information is available beforehand so as facilitate yard planning. Therefore,

	cargo meant for transshipment shall be transhipped within seven days from the date of their landing may please be explained as it is not in line with the prescription in clause 9.6. of the working guidelines.	this requirement has been added primarily for ease of operation and is not in violation of the guidelines.
(b)	Note (vii) (c): The proposed addition in note (vii) (c), states that no request for refund will be entertained after 30 days. This is not found to be in line with the stipulation made in section 55 of the Major Port Trust Act (MPT) 1963 which allows six months' time to the users to claim for refund of overcharge from the date of payment. The Major Port Trusts are governed by the provision in the Act in this regard. Hence, the port may continue with the existing provision which is as per clause 5.5.3 of the Working Guidelines and uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts including the existing SOR of the port.	The necessary changes have been carried out in the revised SoR attached herewith.
(c)	Note (vii) (c) (d): The port has proposed to add in the existing note that in case of non-payment within 10 days, the interest shall be calculated from the date of raising the bill. The delay in payments after 10 days would also be applicable for the balance payments resulting from the short estimation of advance payments. The proposed addition to the existing note is not in line with clause 5.5.2. of the Working Guidelines and uniformly prescribed in the SOR of all the Major Port Trusts including the existing SOR of the port. The reasons for proposed addition needs to be adequately justified by the port.	Necessary corrections have been made in the revised SoR.
(iii)	<u>Section 1.1. – Port Dues:</u>	
(a)	In the existing SOR, the port dues for country craft, tugs, launches, fishing trawlers and other vessels is prescribed separately at US\$0.0852436/GRT for foreign going vessel. At the proposed uniform port dues rate of US\$0.2566/GRT for foreign going vessel due to rationalisation proposed by the port, the tariff increase works out to 201% for the country craft, tugs, launches,	Country crafts and fishing trawlers– a note to exclude from paying port dues is introduced in the revised SoR. Other crafts will be charged as per the rates applicable to vessels. These tugs and other crafts having lesser GRT vessels, the revenue is negligible. Hence, it is proposed to merge this category with the vessels.

	fishing trawlers and other vessels as against 35% increase proposed in vessel related charges. Please justify steep increase for this categories of vessel.	
(b)	<p>Explain the reason for deletion of the existing note 2, 3 (i), (iii) and (v) In the existing SOR, pleasure yachts are exempted from levy of port dues.</p>	<p>Note 2,3 (i), (ii), (v) – such vessels are not handled at this Port, hence these notes are proposed to be deleted.</p> <p>Pleasure yachts are essentially luxury crafts owned by the affluent. MOPT is in the process of developing a marina which is expected to receive several pleasure yachts from all over. It is therefore essential that a rate is prescribed for the port conservancy (port dues) on the same principles as is levied on all cargo vessels.</p> <p>Note 3(v) has been consciously deleted since MOPT is witnessing heightening influx of Coast Guard, Indian/. Foreign naval vessels and Research vessels which impairs the port's capability to handle commercial cargo vessels (resource diversion – tugs, pilot launch, berth, etc.) without any commensurate remuneration.</p>
(c)	In the proposed SOR, the port has proposed port dues for barges carrying cargo and Bunker/water barges at ₹6,000/annum and pleasure yachts at ₹10,000/month/yatch. Reasons and basis for the proposed rates may be explained.	The object of introducing this clause is to essentially establish a conservancy right over all the crafts and vessels plying in the port waters. Moreover, these crafts are engaged in commercial activities and the port has the right to charge a nominal levy.
(d)	The existing note (5) is as per section 50 (B) of the Major Port Trusts Act. In the proposed note (5), the port has added a sentence stating that however, the vessel arriving at the Western India Shipyard Limited (WISL) for repairs shall pay the Port Dues in full, as provided under 1.1 above. It may be examined whether the proposed note is in line with Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963.	WISL is a commercial establishment operating within the port providing dry dock and repair facility. Section 50(B) would apply for vessels entering the port with an intention to discharge/. load cargo but are unable to do so. However, the vessels at WISL enter the port with a specific intention of repairs and dry dock (commercial activity of profit to WISL) and as such this clause would not apply to vessels calling at WISL.
(e)	The existing SOR prescribes a note that a cruise vessels where embarking or disembarking of passengers is not involved shall be charged with only 50% of the Port dues. The reasons for deletion of the existing note may please be explained.	This has already been taken care of. Kindly refer to the Note: The Port Dues for Cruise Vessels above are inclusive of the concession @ 50%.

(f)	Explain the reasons for deletion of the existing concessional port dues (i.e. US\$ 0.02451/GRT/hour) on foreign naval vessel occupying General Cargo Berths and Mooring Dolphins in the proposed SOR.	The existing rate of US\$ 0.02451/GRT/hour was an additional rate charged for Foreign Naval vessels which has now been incorporated in the proposed rate.
(iv)	<u>Schedule 1.2.3. Cancellation charges and 1.2.4. Detention charges:</u>	
(a)	Explain the basis for proposing rationalised cancellation charges and detention charges.	This is a conscious decision driven by commercial consideration
(b)	In view of rationalised tariff the increase works out to more than 35% for some of the existing slabs. The MOPT to justify steep increase in some of the existing slabs.	This is a conscious decision driven by commercial consideration.
(c)	The increase proposed in the detention charges at note 1 if pilot is carried away/outside the port limit due to bad weather is 143% as against 35% increase proposed in vessel related charges. Justify steep increase proposed in this item. Further, the MOPT may prescribe a specific rate for coastal vessel in note 7 instead of the proposed note that it will be 60% of the rate for foreign going vessel.	This is a conscious decision driven by commercial consideration.
(v)	<u>Schedule 1.2.5. – Special charges for Western India Shipyard Limited (WISL) Dry dock:</u>	
(a)	The port has added a note under the title of this schedule that the rates prescribed in this schedule will be in addition to the charges prescribed for pilotage fee in the SOR. In view of that, it appears that for hot move, apart from the proposed pilotage fee, actual rate of pilotage fee will be levied for WIPL. This provision appears to be applicable for cold move also. Hence, the additions of the words under this schedule may be deleted to avoid ambiguity in implementation of the SOR by the port.	Special charges for WISL are levied in units of pilotage rates. Being special charges, these charges are in addition to the normal pilotage already given in the existing SOR and there is no change in the conditions.
(b)	The existing SOR prescribes charges for “Other movements” of vessels under this schedule. The reasons for deletion of the existing tariff for “other movements” in the proposed SOR to be explained. Also, clarify what will be the tariff arrangement for such “other movements”.	The rates have been rationalised to bring clarity and avoid misinterpretation. However, all moves shall be levied with appropriate charges as applicable.

(c)	The port to explain the reasons for deletion of existing notes (1) to (3) under the schedule. The last note allows one free shifting not involving movements to/from WISL facilities. Explain the reasons for deletion of this note.	The rates have been rationalised to bring clarity and avoid misinterpretation. However, all moves shall be levied with appropriate charges as applicable.
(vi)	Schedule 1.3. Berth Hire Charges:	
(a)	The existing SOR prescribes berth hire in two to three slabs for (a) Berth No. 8 (b) Berth Nos.10 and 11 and (c) Berth No.9 (MOHP) As against that the MOPT has proposed single slab berth hire for three vessel types viz. (a) Cargo/container vessels/Transshippers (b) Liquid Bulk Vessels. (c) Cruise Vessels. Furnish the basis of the proposed rationalised tariff for each item supported with detailed working.	As per clause 10.9 of working guidelines, berth hire is to be charged on single slab of GRT and hence the rationalisation has been proposed in line with the guidelines.
(b)	Please furnish comparative statement showing the berth hire at the existing rate vis-à-vis the proposed rate and the percentage tariff hike for each existing slab at the proposed rationalised tariff.	The comparative statement is furnished.
(c)	From the Form 3, it is seen that the impact of the proposed berth hire for some of the existing slabs is estimated to be in the range 191% to 274% as against 35% increase stated to have been proposed in the vessel related charges. Since the increase at the proposed single tier berth hire charges appears to be steep for some of the existing slabs, the port may consider to moderate it by proposing rationalisation in a phased manner instead of doing it at one go. At other Major Port Trusts like the Visakhapatnam Port Trust, more than one slab berth hire has been approved by the Authority for the same reasons.	MOPT has only two active berths under port's control and this hike has been introduced in order to induce faster turnaround and dissuade any vessel from over-occupying the berth unproductively.
(d)	Explain the basis of the proposed berth hire charges for cruise vessel, Indian Navy/Coast Guard Vessel/Foreign Navy/coast Guard Vessel at Sl. No.(3), (4) and (5) Further, the revenue estimated by the MOPT does not capture revenue of these item which may please be captured.	MOPT is witnessing heightening influx of Coast Guard, Indian/. Foreign naval vessels and Research vessels which impairs the port's capability to handle commercial cargo vessels (resource diversion – tugs, pilot launch, berth, etc.) without any commensurate remuneration. Hence proposed the berth hire for these vessels.

(e)	The port to explain the reasons for deletion of the existing note nos. (1), (2) and (3) under Berth Hire Schedule.	The notes are irrelevant now as the Berth Hire charges are proposed on vessel type wise and not location wise.
(vii)	<u>Schedule 1.4. Anchorage Charge:</u>	
(a)	The basis of the proposed anchorage charge on vessel type basis as against the existing anchorage charges for East of Break Water and West of Break Water may be explained. Please furnish working/calculation, if any, in support of the proposed rate.	The rates have been rationalised by proposing 20% of berth hire charges for working anchorage and 10% for idle anchorage. It is also informed that no anchorage takes place at East of Breakwater other than mooring dolphins, for which separate rates have already been proposed.
(b)	The port has proposed new tariff item as idle anchorage charge. Explain the basis of the proposed rate.	This is a request from the trade and has been reintroduced.
(c)	The existing SOR prescribes anchorage charges on per GRT basis for other vessels like launches, fishing trawlers, etc. at East/West of Break Water. It is not clear under which category the anchorage charge for other vessels will fall in the proposed SOR. Please clarify. Also, indicate what will be the percentage increase to this category of vessels at the proposed rationalised tariff. If the increase proposed works out to be steep at one go due to rationalisation, then the MOPT may consider to moderate the same.	It is informed that no anchorage charges have ever been collected from vessels like launches, fishing trawlers, etc. and hence these charges have been deleted.
(d)	Explain the reasons for deletion of each of the existing notes (1), (2), (7), (8) and (9) prescribed under notes common to section C (I) and (II) i.e. Berth Hire and Anchorage Charge.	In the present scenario, these notes are not relevant and hence deleted as part of rationalisation.
(e)	The existing SOR at note 11(iii) lists down the vessels which are granted exemption from ousting Priority Berthing Charges. The port has proposed to delete the said existing note and has stated that vessel for which special exemption is granted by the MOS shall be granted exemption. The MOPT may consider to list down such vessels who have been granted exemption by the MOS in the SOR to avoid ambiguity.	There is no dispensation granted by the MOS as of now and this clause has been retained in order to accommodate any future exemptions given by the MOS.
(f)	The revenue impact of all the tariff items proposed under idle anchorage which is not captured in	The statement showing the revenue estimates is furnished herewith.

	the revenue estimates may please be captured. Please furnish detailed working of the revenue estimates for this item.	
(viii)	Schedule 1.6. Dredging Levy:	
	The MOPT has stated that the rates proposed for dredging levy is as approved by the Authority. In this regard the following points may be clarified.	
(a)	The dredging levy approved by the Authority in the Order no.TAMP/. 69/. 2014-MOPT dated 25 February 2015 is reference tariff for Public Private Partnership (PPP) project for deepening of inner and outer channel for capsize and mini capsize vessel proposed by the MOPT under Tariff Guidelines of 2013 following the principles of 2008 guidelines. The port to clarify how reference tariff is relevant to be included in the SOR of the port. Please elaborate.	Even though the reference tariff is not relevant, the 2015 guidelines impart flexibility to the Port to fix any rates as long as the revenues generated are within the ARR. The Port has decided to adopt the rate already approved by the Authority.
(b)	Clause 5.7.1. of the Working Guidelines, gives the various option to the port for fixation of tariff for new cargo/service. The port to clarify as to how its proposal of the port to adopt the reference tariff for dredging levy falls under the said clause of the Working Guidelines.	
(c)	The reference rate approved by the Authority in the said Order is for two slabs beginnings from vessel size of 60001 GRT. The draft proposed SOR by the port in the current proposal includes rate for first slab 50,001 to 60,000 which is not included in the reference tariff Order approved by the Authority. Explain the basis of the proposed rate. Further, for the proposed first slab it is stated that it is only from 1 June to 30 September. Explain the reasons for indicating the said period for the first slab.	
(d)	There is slight inconsistency in the proposed note (3) and the note given in the schedule for the first slab. This may be examined to avoid ambiguity in implementation of the SOR.	There is no ambiguity and the note (3) only clarifies the conditionality.
(e)	While fixing the reference tariff for dredging levy, the GRT of vessels	The Note has been deleted.

	furnished by the port for Berth no.5, 6 and 7 was considered and the note 2 stated that proposed levy shall be applicable for vessels at berths 5, 6 and 7 and not for existing berths Mooring Dolphins but not for Outer Anchorage. The proposed note (2) states that the proposed levy shall be applicable for vessels calling at berths and Mooring Dolphins but not for Outer Anchorage. This is not in line with the note approved in the February 2015 Order. In view of widening the scope for dredging levy to berth nos. other than 5, 6 and 7 and also mooring dolphin for which the tariff was approved, there may be a need to refix the dredging levy. The port may relook at its proposal and if necessary modify the proposed rate supported with detailed calculation.	
(f)	The port to furnish detailed revenue estimation from the proposed tariff item and show that it is within the ARR considered in 15 February 2015 Order.	Due to unforeseen circumstances, the capital dredging project has been delayed. Even in the budget proposal for B.E. 2016-17, the income from dredging levy has been taken as NIL. In R.E 2016-17 and B.E 2017-18 ₹30 crores has been estimated. [In B.E., port has estimated Nil revenue. In R.E. 2016-17 and B.E. 2017-18, port has estimated ₹30 crores per annum.]
(ix)	<u>Schedule 2.1.1., 2.1.2. and 2.1.3., Wharfage for Dry Bulk, Break Bulk and Liquid Bulk cargo:</u>	
(a)	The port has completely rationalised and simplified the existing wharfage schedule. Explain the basis for arriving at the rationalised wharfage rate.	Extensive discussions have been held with the port users and the service providers based on which the wharfage schedule has been rationalised with a view to bring about ease of doing business.
(b)	The existing SOR prescribes separate rates for mineral oils/POL products linked to flash points. In the proposed SOR, the port has proposed a single uniform tariff for petroleum oil, lubricants and POL products. It is seen from the revenue estimates that the wharfage rate at the proposed rate leads to steep increase for a few cargo item like kerosene by 286%, aviation spirit, benzene petrol, gasoline, etc., by 94.95%. Justify the steep	Since there are only two berths under Port's control and the liquid bulk cargo vessel takes higher turnaround time, in turn affecting the capability of the port to handle other cargo vessels, it is essential to keep a deterrent tariff.

	increase for these items and also the basis for arriving at the proposed wharfage rate. The port may examine the possibility to moderate the proposed increase for these items.	
(c)	Though the port has stated that the increase in the cargo related charges is 25%, the increase in tariff is more than 25% for most of the cargo items as seen from Form 3 furnished by the port. Please justify the proposed increase which exceeds 25% claimed by the port. The port may furnish working to show that the revenue at the proposed wharfage rate shows 25% hike over the corresponding revenue at the existing rate.	The general cargo related charges are proposed to be increased by 25%. Due to the rationalisation, the increase for some cargo has been more than 25% nevertheless, the estimated revenues from increased tariffs are within the ARR.
(d)	The port has proposed tariff for new cargo nickel at par with cement/. clinker/limestone. Please confirm the handling of nickel is same as the cargo group under which it is merged.	Nickel is handled in jumbo bags and the handling is same as any other cargo handled in jumbo bags.
(e)	In the revenue estimates, the revenue from other liquid cargo is estimated at wharfage rate of ₹86/tonne and ₹52/tonne for foreign and coastal cargo respectively as against proposed wharfage rate of ₹126/tonne and ₹77/tonne for foreign and coastal cargo respectively. The revenue estimates may, therefore, be corrected.	Corrections have been made.
(f)	The existing note 2 under Notes to Section A- I, II & III states that goods landed on the quay wall with a declaration made within 24 hours after their arrival or within 48 hours when the day of unloading is a port holiday, that they are intended for eightmentent for other ports, such goods being despatched within one month from the date of landing shall be charged at 2/. 3 rd the wharfage rate. The port to explain the reasons for deleting the existing note.	Since eightmentent activity does not take place at this port, this clause is not relevant.
(g)	The existing note 6 under Notes to Section A- I, II & III prescribes Fee @ ₹3.01 per tonne on Coal/. Coke handled at Berth nos.10 and 11 towards recovery of expenditure on Dust Suppression System except for calcined coke, which is brought in	Coal is not handled at berth no. 10 and 11 due to pollution issues from the locals. [Subsequently, the MOPT vide its letter dated 27 October 2016 has proposed charges for dust suppression also

	bagged form for export. The port to explain the reasons for deleting the existing note.	₹4.00/tonne which is brought out in subsequent paragraphs]
(h)	In the existing SOR, notes 1 to 5 are prescribed under IV- Iron Ores and Pellets Handling Charges (Exported through MOHP at Berth no.9) Whilst the port has proposed rates, the notes therein are proposed for deletion. Explain the reasons for deleting the existing notes.	MOHP has been handed over to PPP operator and hence not relevant.
(x)	<u>Schedule 2.2.1 Composite Handling Charges Using Ship's Gears:</u>	
	The port has proposed a new note under this schedule stating that the containers brought to the Port under eightment permit for Customs verification shall be charged ₹5000/- per container. In addition to this, the charges for the reach stacker moves shall apply for such containers. Explain the reasons and the basis for introduction of the proposed note. The port to capture the impact of the proposed note in the revenue estimates.	Containers are being brought from other ports for Customs inspection at MOPT. The port has to identify a designated area and resource to manage this activity. As such, a new rate has been fixed in consultation with the trade. Revenue impact is likely to be ₹100,000.
(xi)	<u>Schedule 2.2.2 Storage Charge on containers:</u>	
(a)	Explain the reasons for reducing the free period for containers from existing 30 days to 5 days for import and 7 days for export containers. The port to capture the additional revenue from storage charge due to proposed reduction in free period.	In the existing SOR the free period for containers is only one (1) day. This has been increased to five (5) days for export and seven (days) for imports.
(b)	In the note the port has proposed free period of 5 days for import and 7 days for export containers. However, in the schedule of storage charge it is shown as 5 days free period and levy of storage charge is from 6 th day onwards in 3 slabs for both categories of container. The port to remove this inconsistency by proposing separate schedule for import containers and export containers to avoid ambiguity.	The storage charges are applicable after " <u>free period</u> " and hence there is no inconsistency.
(c)	Though the port has stated that the increase proposed in storage charge is 25%, it works out to 450% and even more after considering the reduction proposed in free period. Justify the steep increase in this item. The port to explore the	Land is a scarce resource at MOPT and port is faced with a severe bottleneck of evacuation leading to higher dwell time. It is therefore imperative that the scarce port space is not used as a storage space by the trade.

	possibility to reduce the steep increase proposed in the container storage charge.	
(xii)	<u>Schedule 2.3.1 Cargo Storage Charge-Dry Bulk cargo:</u>	
(a)	Explain the basis of the proposed improved daily delivery rate for levy of proposed normal rent for import dry bulk cargo and confirm it is at comparable with the average daily delivery rate achieved at the port in the last three years.	Port has reiterated its reply furnished at (xi) (a) above.
(b)	Though the port has stated that the increase proposed in storage charge is 25%, it works out to 43%. Justify the reasons for proposing 43% increase in storage tariff which exceeds the claim of the port of 25% increase in storage charge. The port may explore the possibility of moderating the increase proposed.	The higher increase is due to rounding off to nearest Rupee. However, the increase is still justified since the Port is faced with acute space constraint and this increase is necessary to dissuade the trade from using the transit space a storage space.
(xiii)	<u>Schedule 2.3.1.2.1. & 2 Cargo Storage Charge – Break Bulk cargo:</u>	
(a)	The reasons for proposing reduction in the free period for import break bulk cargo from existing 10 days to 3 days and for export break bulk from existing 30 days to 12 days to be explained. The port to capture the additional revenue from storage charge due to proposed reduction in free period.	Land is a scare resource at MOPT and port is faced with a severe bottleneck of evacuation leading to higher dwell time. It is therefore imperative that the scarce port space is not used as a storage space by the trade. The additional revenue generation has already been captured in Form-3.
(b)	Though the port has stated that the increase proposed in storage charge is 25%, it works out to 67% for import break bulk cargo. The increase will be even more due to reduction proposed in the free period. Justify the reasons for proposing steep increase for import break bulk cargo which exceeds the claim of the port of 25% increase in storage charge. The port may explore the possibility of moderating the increase proposed.	The higher increase is due to rounding off to nearest Rupee. However, the increase is still justified since the Port is faced with acute space constraint and this increase is necessary to dissuade the trade from using the transit space a storage space.
(c)	The existing general notes 1 and 2 under the cargo storage charge state that free days for import cargo shall be reckoned excluding Customs notified holidays and Port's non-operating days after complete discharge of vessels cargo or the day when the last package was discharged. Free days for export	This provision as per TAMP guidelines has since been incorporated.

	cargo shall be calculated from the date of aggregation of the export cargo, excluding Custom notified holidays and Port's non-operating days. The port has not included the same in the proposed draft SOR. These conditions of excluding customs notified holidays and Port's non-operating days are uniformly prescribed in the SOR of all Major Port Trusts and are as per clause 9.9.1. of the Working Guidelines. The port is, therefore, requested to retain these existing general notes in the proposed SOR.	
(xiv)	<u>Ground rent/Demurrage on Explosives/Dangerous/Hazardous Goods:</u>	
(a)	In the existing SOR, demurrage for the above category of cargo is prescribed for package of 50 Kgs or part thereof on per day basis for different slabs and the rate for the first slab is ₹25.03/per 50 Kgs/day or part thereof. In the proposed SOR, the port has proposed the unit of levy on per Tonne/Per TEU and the rate proposed is ₹10000/tonne/day for bulk/break bulk cargo and ₹5000/TEU/day for containers. Explain the basis of arriving at the proposed tariff under this head.	The port is located in the thickly populated area and explosive being a high risk cargo it would entail high cost to arrange for the handling this cargo. As such it is essential that the rates are kept prohibitive.
(b)	The increase will work out manifold at the proposed rate for break bulk cargo. The reasons for manifold increase for this item may be explained.	Same as above
(xv)	<u>Schedule 2.4.1. Cargo Handling Charges (Stevedoring Charges):</u>	
(a)	The port has done lot of rationalisation and restructuring of the existing schedule. Explain the basis for arriving at the proposed rationalised and restructured tariff under this schedule.	Extensive discussions have been held with the stevedores based on which the Cargo Handling Charges schedule has been rationalised with a view to bring about ease of doing business.
(b)	In the existing SOR, the tariff for container stuffing/destuffing and container handling is linked to the average hook output. In the proposed SOR, the port has not proposed slab wise rate linked to the average hook output. The reasons, therefor, to be explained.	Due to constraint of space, MOPT is not allowing any stuffing/. destuffing activity inside the port area. Therefore, these charges are proposed to be deleted.

(c)	As the MOPT may be aware, the Ministry of Shipping (MOS) has recently vide its letter No. PD/. 11033/73/2013/PT(pt) dated 14 June 2016 issued Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 which is effective from 1 August 2016. Under the said Policy the normative tariff for Stevedoring and Shore Handling activity on normative basis has to be fixed within the prescribed time for all the Major ports on normative basis based on the guidelines which is to be issued by the MOS. A separate communication will be addressed to MOPT to file its proposal under the new guidelines (to be) issued by the MOS for Stevedoring and Shore Handling operations which may kindly be taken note of. In view of the above position, the port to confirm whether the Authority should go ahead with the proposed rationalised tariff for stevedoring proposed in the current proposal.	The Authority may go ahead with the proposed rationalised tariff for stevedoring in the current proposal till such time as the SOR under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations is implemented.
(d)	The existing SOR also has prescribed a separate schedule for shore handling operations. Explain the reasons for deleting this schedule. The port to clarify the tariff applicable for shore handling operations if the existing schedule is proposed for deletion. The port may consider to include the tariff for shore handling operations in the proposed SOR till the port files its proposal for normative based tariff based on the guidelines to be issued by the MOS in this regard.	Due to ban in recruitment of workers at entry level, the Port is permitting private stevedores to arrange shore workers on their own.
(xvi)	<u>Schedule 2.4.2 Electronic Data Interchange Charges:</u>	
(a)	The port while furnishing comments vide its letter dated 3 September 2016 on the comments of GMOEA has proposed a new schedule towards Electronic Data Interchange Charges. The services offered by the port for levy of this tariff item may be explained. In none of the ports tariff in the name of Electronic Data Interchange Charges is prescribed separately.	The Port has incurred huge expenditure in the past for implementing the ERP software and also for maintaining the same. The ERP software and hardware is also due for upgradation. The Port has been charging EDI charges since 2002 which was not part of the SOR nor were they revised. The same is being sought to be brought into the SOR with the proposed increase. But, the Port is also open for incorporating the same on per Tonne/GRT basis.

(b)	Explain the basis for arriving at each of the new tariff items under this schedule. Clause 5.7.1. of the Working Guidelines, gives the various options to the port for fixation of tariff for new cargo/service. The port to clarify under which options available in the said clause, the port has proposed the rate for this new service.	The new tariff items do not qualify under clause 5.7.1 of the Working Guidelines as these are not new categories of services provided but are only new charges levied for recovering the costs for services already being provided as long as the total revenues are within the ARR as per the 2015 guidelines.
(c)	Justify with detailed reasoning for proposing dollar denominated tariff for vessel related and container storage charge for foreign category under this head. Justify it with reference to the services rendered by the port to foreign vessel/ container storage.	As per the guidelines, all vessel related charges and container storage charges are to be denominated in US \$. The same principle has been extended to EDI charges also.
(d)	The exchange rate considered to arrive at the rate for services to container storage does not take into consideration the prevailing exchange rate. The port to examine it and modify.	The modifications will be done as proposed.
(xvii)	<u>Schedule 2.5. Cruise Related Charges:</u>	
	The existing SOR prescribes the charges for embarkation, disembarkation of passengers and for transit passengers in rupee denomination for foreign passenger and coastal passenger. In the proposed SOR the port has proposed these tariff items in dollar denomination for foreign passenger. The reasons for changing the unit of levy to dollar denomination to be explained and justified.	The universal currency for international passengers is US \$ and hence the passenger charges for foreign passengers are proposed to be collected in US \$.
(xviii)	<u>Schedule 2.6.1. Mobile Harbour Crane Charges (with Ship gear):</u>	
	In the existing SOR, the performance linked tariff prescribed for HMC is for three cargo groups viz. For Dry bulk – (a) Food grains & Fertiliser (b) Coal, lime stone, minerals, etc. (c) Break bulk cargo (steel and bagged cargo) (d) Others. As against that, the port has proposed performance linked tariff for different cargo items under Dry bulk cargo, break bulk cargo for operation of 100T HMC with ship gear and with gearless vessels. The proposal is not supported with any working for	<p>The rates have been proposed after extensive discussions with the stevedores taking into account what the trade can bear but would still not cover the losses in HMC operations. The reasons for the proposed modification of seeking cargo wise tariff and separate tariff for operation of 100T HMC with ship gear and with gearless vessels are as follows:</p> <p>The existing rates approved by the Authority stipulate increasing rates for</p>

	arriving at the proposal rate nor does it explain the basis. The port to furnish the basis and working for arriving at the proposed rate for each cargo. Also, explain the reasons for the proposed modification of seeking cargo wise tariff and separate tariff for operation of 100T HMC with ship gear and with gearless vessels.	increased avg. daily performance. This is based on the premise that HMC being Port owned reflects the Port efficiency which should be rewarded by increased rates. However in reality, the stevedores who book the HMC divert majority of the cargo to the Ship's gear thereby ensuring that the Port HMC gets less cargo to handle. This has the double effect of the HMC handling less cargo as also reducing the avg. daily performance and consequently lesser per tonne rate. Hence when the HMC is used in conjunction with the Ship's Gear, it reflects the stevedore efficiency and when used stand alone it reflects the Port efficiency which should be charged accordingly.
(xix)	<u>Schedule 2.6.3. Transhipper/Trans-loader/Floating crane Charges using Own anchor:</u>	
	The existing SOR prescribes charges for primary loading and uptopping of iron ore through transhippers to be collected from the transhipper vessel owners @ ₹9.83 per tonne and ₹4.91 per tonne respectively. The rates prescribed are based on consent terms agreed upon by both the parties before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996. The port has in the proposed schedule proposed rate by rounding off to ₹10/- tonne and ₹5/- per tonne. Since the rate incorporated is based on the consent terms agreed upon by both the parties before the Hon'ble Supreme Court of India during September 1996, the port may consider to retain the existing rate without rounding off.	The above rates were ₹5.40 per tonne and ₹2.70 per tonne respectively in the SOR approved by the Authority in Dec 2006. The same were increased by TAMP to ₹7.02 per tonne and ₹3.51 per tonne respectively in the SOR approved by the Authority in July 2010 and which were again revised to the current rates in the SOR effective from August 2013.
(xx)	<u>Schedule 4.1. Hire of Equipment & Machinery for purposes other than cargo handling:</u>	
(a)	The port has proposed a new tariff item for MHC at ₹23,500 per hour/part thereof. Explain the basis for the proposed new tariff item with justification for the proposed rate.	There is also requirement for the HMC for non-cargo heavy lifting works such as fixing cranes on vessels constructed in goan shipyards and similar other works which cannot be charged on per tonne basis but has to be charged on hourly basis.
(b)	The existing SOR, apart from per hour tariff, prescribes tariff for per shift and minimum charges for equipment. Explain the reasons for	The minimum charges for 4 hours serves as a deterrent to Port Users who wish to avail Port equipments specially

	deleting the per shift and minimum charges in the proposed SOR.	if the work involves less time.
(c)	At the proposed tariff, the increase in hire charge for 8 Tonne TIL Bull cranes is 218% and for other items it is in the range of 34% to 38% and for 75MT TIL crane it is 20%. Justify the reasons for proposing increase beyond 25% stated to have been sought in the cargo handling activity.	All the cranes mentioned above are not cargo handling equipments but are cranes primarily meant for doing Port's work. In case of any external user requirement, Port makes available the cranes at the prescribed rates.
(d)	It appears that the port has shifted the charges for hire of reach stacker from Section C Sundry Charges item III in the existing SOR to container related charges at Section 2.2.4. However, while doing so it appears that note given at # linked to charges for reach stacker is continued under Equipment hire charges. The port may examine and if necessary move the relevant note under Schedule 2.2.4.	The note will be moved to 2.2.4 as proposed.
(xxi)	<u>Schedule 4.2. Hire of Flotilla:</u>	
(a)	Explain the reasons for deletion of the existing tariff item for dumb barge from the proposed SOR.	The dumb barge no longer exists in the Port flotilla.
(b)	The existing SOR prescribes tariff on per shift, minimum charges and for every additional hour for hire of launch. As against that in the proposed SOR, the port has proposed a single tariff for shift of 8 hours or part thereof. The tariff increase works out to 143% in the per shift rate at the proposed tariff. Justify the steep increase in this item. The revenue impact from the proposed tariff is not captured in the revenue estimates which may please be captured.	This is a rare requirement, however once requisitioned, the time required is almost 8 hours which also includes fuel. The revenue impact is also negligible.
(xxii)	<u>Schedule 4.3. Weighment Charges:</u>	
	The basis of the new tariff proposed by the port at ₹5.50 per tonne under this head may be explained with reference to the options prescribed in the Working Guidelines for new tariff item. In case the proposed tariff is cost based, then the port to furnish the working for the same. The revenue impact from the proposed tariff is not captured in the revenue estimates, which may	The Port proposes to outsource the weighment service and this service is proposed to be implemented on revenue share basis. Presently, a weighbridge is by a private operator who is collecting ₹5.50 per ton as weighment charges without any revenue share to the port. The same rate is proposed.

	please be captured.	
(xxiii)	The Authority vide Order No.TAMP/. 30/. 2011-MOPT dated 2 May 2012 had passed an Order prescribing charges for use of Transhipper/Floating Crane provided by the authorized private operators for cargo operations. This was included in the SOR of the MOPT last approved vide Order No.TAMP/. 43/. 2012-MOPT dated 14 June 2013. The port may consider to incorporate the existing approved rate for the authorised service provider in the proposed SOR so that a rate is available in a consolidated manner in the port SOR.	The charges for use of Transhipper/. Floating crane provided by the authorised private operators has been reinstated in the proposed SOR.
(xxiv)	The MOPT has proposed to increase the vessel related charges by 35%, cargo related charges and storage by 25%. Whereas, the increased proposed in port dues for country craft, tugs, launches, etc. is 201% for foreign and 203% for coastal vessel as brought out earlier. The detention charges for vessel not moved within 30 minutes is proposed to increase by 242%. The Berth Hire Charges for vessel at Berth No.8 for vessel size upto 15000 GRT is proposed to be increased by 191% to 201%. The storage charges for containers 20' has been proposed to increase by 450% and 435% respectively. The MOPT may consider moderating the increase proposed in these tariff items, which are found to be higher than the general increase proposed by the MOPT in the range of 25% to 35% in the other items.	The percentage increase when translated into absolute terms are insignificant when compared to other statutory levies and as such the Port is justified in enhancing the rates and collecting the same. Further, at the peak of iron ore export trade, while the trade reaped profits, the other statutory agencies such as Customs, Railways, Directorate of Mines, etc., earned revenues in sync with the boom in trade, MOPT could not benefit in any manner as it was impaired from charging any rates other than those notified and could not benefit commercially. Consequently, post the ban on iron ore mining MOPT has suffered severe loss of revenue. Therefore, it is a conscious commercial decision to charge higher tariff and this is within the ARR.
(xxv)	The Authority has passed the following common adoption orders for all Major Port Trusts. Apart from that, the Major Port Trusts were also requested to include suitable note in the SOR vide our letters brought out at Sl. No. © and (d) :	
(a)	Order No.TAMP/. 52/. 2014-Genl. dated 28 November, 2014 relating to the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port.	The common adoption order has been incorporated in the proposed SoR.
(b)	Order No.TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for	If cargo is evacuated during night from 23.00 to 7.00, a rebate of ₹1.00 per tonne shall be given on the demurrage

	cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016.	charges for cargo evacuated by road beyond free days.
(c)	Letter No.TAMP/35/2013-Misc. dated 7 August 2014 directing all Major Port Trusts to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates.	Separate rates have been prescribed for defence stores in the SoR.
(d)	Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1 dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No.TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM) It is, however, seen that the port has not included the provisions prescribed in the above common adoption Orders/communication in the proposed SOR. The port is requested to incorporate the same in the draft proposed SOR. The impact, if any, on the revenue estimates may be captured in Form-3.	TAMP directions will be followed.
5.	<u>Adjustment of Additional surplus:</u>	
	As per clause 4.1 of the Tariff Policy, 2015, (a) additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust. (b) Additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/or modernization of the port infrastructure facilities. As regard (a) there was no additional surplus	It is to inform that MOPT has suffered huge financial loss on account of ban on export of iron ore imposed by the Hon'ble Supreme Court. The accumulated loss is ₹250 crores. Hence, there was not surplus to be adjusted for the previous period. On the contrary, TAMP should concede to the enhancements proposed in the SOR in order to recover the losses incurred during the previous years; in a true commercial spirit.

	remaining unadjusted in the last tariff Order. As regards above, the MOPT is requested to assess the additional surplus, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy and furnish the same for information.	
6.	Performance Standards:	
	Clause 3.2. of the Tariff Policy 2015 stipulates that the indexation of SOR as provided in Clause 2.8 will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. The MOPT may, therefore, incorporate a suitable clause in the SOR on indexation in line with the provision stipulated in clause 3.2. For this purpose, the port may refer to the Scale of Rates notified by the Authority for VPT, KPT, MBPT etc., under the Tariff Policy 2015.	A conditionality to give effect to indexation of SOR to achievement of performance standard has been introduced in the revised SOR.

13.2. While furnishing additional information/clarifications, the MOPT vide its letter dated 6 October 2016 and email dated 8 November 2016 has furnished its revised proposal. The revised ARR and revenue estimates are duly certified by the practicing Chartered Accountant and by the Financial Advisor and Chief Accounts Officer of the MOPT.

14.1. The MOPT has confirmed vide its email dated 2 November 2016 about hosting of the revised SOR and Performance Standards on its website and has confirmed that a communication was sent to all the relevant user organisations/Organisation bodies/BOT Operators with details of designated address mentioning the time frame of 15 days to furnish their comments.

14.2. While furnishing additional information/clarification, the MOPT vide its letter dated 6 October 2016 has also slightly revised draft SOR duly taking into consideration the additional information/clarification sought by us. Some of the main modifications made by the MOPT in the proposed draft SOR dated 6 October 2016 are given below:

- (i) The port has deleted the adjustment relating to railway related expenses in Form no.1.
- (ii) Modification is done in Form-2 relating to the Management and General Overheads admissible in the ARR subject to a cap of 25% of aggregate of operating expenditure and depreciation.
- (iii) Further, there is some minor modification in the capital employed figure as on 31 March 2013 owing to modification in the net fixed assets related to railway Activity which was excluded earlier. The modified capital employed considered in the ARR computation for the purpose of allowing 16% ROCE is ₹56,530.42 lakhs as against ₹55,575.07 lakhs estimated in its original proposal.
- (iv) As per the revised computation of ARR, the revised ARR is ₹43,336.61 lakhs for the year 2015-16 as against ₹40,829.48 lakhs arrived by MOPT in its June 2016 proposal.

(v) A summary of revised ARR computation furnished by MOPT is tabulated below:

₹ in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	Less Adjustments:			
(i)	Estate Related Expenses	1338.08	1443.52	1267.52
(ii)	Interest on loans	0.00	0.00	36.71
(iii)	4/. 5 th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			826.77
(iv)	4/. 5 th of the Contribution to the Pension Fund	2120.00	1869.60	1860.00
(v)	Management & General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation	1171.78	1444.98	1660.78
(vi)	Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015	0.00	0.00	0.00
	Total adjustments	4629.86	4758.10	5651.78
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 – 2)	30706.15	30606.53	29690.61
(4)	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3]/3	30334.43		
(5)	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	39552.37		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	15276.53		
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	2312.03		
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	0.00		
	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015	0.00		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in Cl 2.5 of the Working	4013.55		

	Guidelines.	
	(vii) Total Capital Employed	56530.42
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)	9044.87
(7)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31.03.2014 [(4)+(6)]	39379.30
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @ 6% (7*1.06)	41742.06
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @ 3.82% (8*1.0382)	43336.61
(10)	Indexation in the ARR for the year 2016-17 i.e. NIL	43336.61
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	43336.61
(12)	Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl. No.10 above	19979.63*
Note : 1) 2013-14 FME includes ₹30.00 Crores withdrawn from the Pension Fund for Pension Payments 2) Sl. No. 2(iii) has not been considered for averaging over 3 years and has been deducted after the averaging		

(* Revenue estimated by port includes revenue from Dust Suppression Levy of ₹132.65 Lakhs proposed vide its letter dated 27 October 2016)

(vi) Following conditionalities are proposed in the revised proposal.

- (a) Coastal vessels which are accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges. [Clause iii(c) under general terms and conditions].
- (b) A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise. [Clause iii(e) under general terms and conditions].
- (c) The word “major” has been added under Clause 1.1. note 2(ii) and country craft and fisher trawlers category is added under Clause 1.1. note 2(iii)
- (d) Introduced VTMS charges under Clause 1.1.1 under vessel related charges as under:

Sr. No.	Particulars	Rate Per GRT per Entry	
		Foreign-going vessels	Coastal Vessels
		(US \$)	(₹.)
1.	Vessels	0.0130	0.50

(e) Under Pilotage Clause 1.2. addition note as given below:

Pilotage is leviable in all cases except for

- (a) *Vessels which are diverted from outer anchorage without discharging or taking in any cargo or passengers.*
- (b) *Barges passing through port waters without any cargo operations.*

- (f) Under Clause 1.3. Berth Hire Charges for cruise vessel are inclusive of concession at 30% has been modified to 50%.
- (g) At Clause 2.1. the heading “wharfage” to be “replaced with wharfage at berth”.
- (h) Under Clause 2.2.2. storage charges the port has proposed to modify the slabs for the storage charges as under:

2.	The above rates shall be increased by	
(a)	From 6 th day to 10 th day	50%
(b)	From 11 th day to 15 th day	100%
©.	From 16 th day onwards	200%

- (k) Under Clause 2.4.2. Introduced Electronic Data Interchange Charges as under:

Type of Document	Rate per Document
Vessel Related (Foreign)	US \$ 50
Vessel Related (Coastal)	₹. 2000
Cargo Related/. CHLD	₹. 2000
Container Wharfage	₹. 1000
Container Storage (Foreign)	US \$ 15
Container Storage (Coastal)	₹. 500

- (vii) Following modification/conditionalities proposed in the original proposal dated 30 June 2016 are proposed for deletion in the revised proposal:

- (a) All the expenses relating to the Railways which was excluded from the ARR calculations are now considered in the ARR. This is in line with clause 2.2. of the Tariff Guidelines 2015.
- (b) CHLD Levy introduced for Anchorage handling abolished.

15.1. Subsequently, the MOPT vide its letter dated 27 October 2016 has proposed to reintroduce the Dust Suppression Levy for keeping the operational areas clean and dust free. The Dust Suppression Levy which is already prescribed in the existing SOR is @ 3.01 per tonne of coal/coke. This was excluded from the proposed SOR submitted to this Authority in June 2016. The port has proposed to provide dust suppression system and provide dust suppression services for all cargoes (excluding containers and liquid cargo) and not only for coal and coke. Hence, MOPT has proposed dust suppression levy @ ₹4.00 per tonne on all cargoes excluding containers and liquid cargo handled at MOPT berths (excluding PPP Operators) towards recovery of expenditure on Dust Suppression levy.

15.2. 2.1.4 DUST SUPPRESSION LEVY

Rate per Tonne
₹4.00

15.3. The estimated additional revenue to be included in Form 3 is ₹1,32,65,480/- which is supported with detailed working. The port has proposed to introduce schedule 2.1.4 as Dust Suppression Levy.

16. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://.tariffauthority.gov.in>.

17. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i) The Scale of Rates (SOR) of MOPT was last revised by this Authority in July 2013. The validity of the SOR of MOPT revised by this Authority vide its Order dated 16 July 2013 is till 31 March 2016. The MOPT has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2015 on 30 June 2016. The port has stated that tariff proposal approved by the Board was discussed with the port users in different meetings held with the vessel agents, stevedores, cargo import and cargo exporters. Based on the discussions the increased proposed and certain conditionalities have been moderated and certain suggestions of the users given in the meetings and during the joint hearing conducted by this Authority are considered by the MOPT in the revised proposal of October 2016. Accordingly, the port has filed a revised proposal on 6 October 2016.

As brought out in earlier paragraphs, MOPT was requested vide our letter dated 12 September 2016 to furnish information/clarification with reference to its proposal dated 30 June 2016. After regular follow up, the port has furnished the requisite information/clarification along with revised Form – I and revised proposed SOR vide its letter dated 6 October 2016. The information/clarification furnished by MOPT vide its letter dated 6 October 2016 alongwith revised proposed SOR and subsequent submissions made by the port vide its letter dated 27 October 2016 during the processing of the case are considered in this analysis. This case could be taken up for finalization only after receipt of complete information/clarification from the port.

- (ii)
 - (a) Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed the Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31 March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/Cost and Management Accountant.
 - (b) The MOPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The MOPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14.

The GMOEA has pointed out that since the current financial year figures and current volume handled are available for computation of ARR it will be more relevant to consider the actuals of years 2013-14, 2014-15 and 2015-16 for arriving at the ARR. In this regard, as rightly stated by the MOPT, the proposal has been formulated by MOPT as per the clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 issued by the Ministry of Shipping which stipulates that the ARR is to be assessed based on the average actual expenditures for the period 2011-12 to 2013-14 and arrived at indexed ARR by applying applicable indexation factors notified by this Authority for the years 2014-15 and 2015-16. For the year 2016-17, the indexation factor announced by this Authority under Tariff Policy, 2015 is Nil as rightly considered by MOPT as well.

Nevertheless, the matter for amendment to some of the clauses of Tariff Policy, 2015, including consideration of average of the sum of actual expenditures as per the final audited accounts for the immediate preceding 3 years instead of prescribing the three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) in the Tariff Policy, 2015 with the Ministry of Shipping (MOS) The response of the MOS in this regard is awaited. Till any amendment is issued by the MOS, both this Authority and the MOPT are bound by the Tariff Policy, 2015 for determining the tariff of Major Port Trusts.

Since the proposal of the port for estimating the ARR is in line with the relevant clause in Tariff Policy, 2015 which has been followed uniformly in determining the SOR of other Major Port Trusts as well i.e. Cochin Port Trust, New Mangalore Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, V. O. Chidambaranar Port Trust, Mumbai Port Trust, Kolkata Port Trust, a different approach in this case alone could not be followed. In any case, even at the proposed tariff it can be seen from the subsequent paragraphs that revenue estimated by the MOPT at the proposed tariff is ₹199.80 crores as against estimated ARR of 433.37 crores which still leaves an amount of ₹233.57 crores uncovered.

- (iii) The following adjustments done by MOPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines in the computation of the ARR are brought out for specific mention:
- (a) The MOPT has excluded expenses related to estate activity and interest on loan as per Clause 2.2. (i) and (ii) of the Tariff Policy, 2015 and Working Guidelines notified by this Authority. The treatment given by the MOPT is found to be in order.
 - (b)
 - (i) As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/. 5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/. 5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/. 5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.
 - (ii) MOPT has excluded ₹241.83 lakhs in the year 2013-14 towards, 4/. 5 of the retirement of gratuity of ₹302.29 lakhs paid towards Special Voluntary Scheme reported in the year 2013-14. This is supported with working by MOPT and hence considered. The MOPT has excluded ₹584.94 lakhs in the years 2013-14 being 4/. 5th towards ex-gratia payment of ₹731.18 lakhs paid in the year 2013-14. The above adjustment done by MOPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.
 - (c) The port has excluded ₹2,120 lakhs, ₹1,869.60 lakhs and ₹1,860 lakhs in the years 2011-12, 2012-13 & 2013-14 respectively being 4/. 5th of contribution to the pension fund stated to be at ₹2650 lakhs, ₹2,337 lakhs and ₹2,325 lakhs. The above adjustment done by MOPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.
 - (iv) As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads (MGAO) subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.

The MGAO reported in the Audited Annual Accounts is ₹6,154.76 lakhs, ₹6,404.06 lakhs and ₹6,204.16 lakhs for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively.

The MOPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) at ₹4,734.10 lakhs, ₹4,679.37 lakhs and ₹4,301.05 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively. As per the working furnished by the MOPT in Form-2, the MOPT has identified an amount of ₹1,171.78 lakhs, ₹1,444.98 lakhs and ₹1,660.78 lakhs of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

The above adjustment done by MOPT is in line with Tariff Policy, 2015 and is supported with working and hence considered.

- (v) As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The MOPT has shown Nil exclusion towards expenses relevant for tariff fixation of captive berth which is relied upon.

- (vi) Following the provisions prescribed at clause 2.3. of the Tariff Policy 2015 and clause 2.3. of the working guidelines, the average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 is arrived at ₹30,334.43 lakhs.

- (vii) As per Clause 2.4 of Working Guidelines 2015 for computation of capital employed, the port has to exclude net value of fixed asset related to estate activity and net fixed assets transferred to BOT operators as on 31 March 2014 as per Audited Annual Accounts.

The MOPT has arrived at the capital employed figure based on the Audited Annual Accounts as on 31 March 2014 at ₹56,530.42 lakhs, which comprises of ₹39,552.37 lakhs towards Net fixed assets + ₹15,276.53 lakhs towards value of work-in-progress - ₹2,312.03 lakhs towards net fixed assets related to Estate Activity + working capital of ₹4,013.55 lakhs. Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances and the MOPT has computed working capital as per norms prescribed in clause 2.5. of working guidelines at ₹4,013.55 lakhs. The capital employed as furnished by the MOPT is relied upon and considered.

The GMOEA has pointed out that the MOPT has ignored revenues such as licenses fees from PPP's, revenues on account of railways, and other miscellaneous income thereby lowering the revenue streams and projecting a lower income. The GMOEA has suggested that the proportionate share of Management and General Overheads should continue to be apportioned to the PPP projects since some of the overhead expenses of the Port such as building of compound walls, security, etc. continue to be enjoyed by these PPP facilities; and it would be proper to consider the revenue derived by the Port from such projects to offset such expenditure. The point made by the GMOEA to include revenue derived by port from PPP projects and railways is not in line with the Tariff Policy, 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority. The Tariff Policy, 2015 requires Major Port Trusts to assess the ARR based on average of expenditure of the three years 2011-12 to 2013-14 plus 16% return on capital employed as explained above. The SOR has to be drawn within the estimated ARR. The port has also justified that proposal has been formulated strictly in compliance with the Tariff Guidelines, 2015 and all inclusions and exclusions are as per the guidelines. Further the Chartered Accountant has certified the Form I and Form 3 is as prescribed by the guidelines which ensures compliance not only to the audited accounts but also compliance to the TAMP Guidelines. That being so, the points made by GMOEA for inclusion of few items which are not in line with the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines cannot be acceded to.

- (viii) The total capital employed arrived by MOPT is ₹56,530.42 lakhs. The Returns on Capital Employed at 16% is ₹9,044.87 lakhs which is considered in the ARR computation.

The GMOEA has pointed out that ROCE of 16% is limited to business assets whereas return on capital employed on business-related assets and social assets is considered at 6.35% and 0% as in the past under Tariff Guidelines, 2005. In this regard, it is to state that Clause 2.1. to the Tariff Policy 2015 entitles Major Port Trusts for 16% ROCE on the capital employed. Tariff Policy, 2015 does not envisage segregation of capital employed into business, business related and social obligation of assets for the purpose of ROCE computation. The point made by the GMOEA is not found in line with the Tariff Policy, 2015.

- (ix) The ARR estimated by MOPT is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹30,334.43 lakhs plus 16% ROCE at ₹9,044.87 lakhs aggregating to ₹39,379.30 lakhs as on 31 March 2014. Further, the MOPT as per Clause 2.7. of Working Guidelines has indexed the said ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively and nil escalation for the year 2016-17 and arrived at ceiling indexed ARR at ₹43,336.61 lakhs for drawing the revised proposed SOR.
- (x) The ARR calculation furnished by the MOPT vide its letter dated 6 October 2016 is attached as **Annex**. The ARR computation duly certified by Chartered Accountant is relied upon. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the MOPT duly certified by the Chartered Accountant is given below:

(₹ in lakhs)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	30,706.15	30,606.53	29,690.61
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3]/3	30,334.43		
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	56,530.42		
4	Return on capital employed @ 16%	9,044.87		
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)	39,379.30		
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	41,742.06		
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 (3.82%)	43,336.61		
8	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	43,336.61		
9	Revenue estimated by MOPT at proposed Scale of Rates.	19,979.63		

- (xi) (a) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practising Chartered Accountant. The Port

has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required as per Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the MOPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the MOPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.

The traffic figures of cargo and GRT of vessels considered by MOPT which are duly certified by the practicing Chartered Accountant in the revenue estimation at the proposal tariff is, therefore, relied upon.

The GMOEA has stated that consideration of volume of 2014-15 may not be representative trend in future as during that period, iron ore volume was nil or negligible. The GMOEA has requested to consider projected traffic instead of 2014-15 traffic.

As per clause 2.5 of the Tariff Policy 2015 for drawing the SOR, the overall traffic exclusively handled by the port for the year 2014-15 is to be reckoned with. Following the said clause of the Tariff Policy 2015, the port has estimated revenue at the proposed rates at ₹199.80 crores as against estimated ARR of ₹433.37 crores. The MOPT has stated that even if the 2015-16 actual traffic is considered for ARR, the required increase would be 128% and 91% for Cargo related activity and Vessel related activity respectively. The Port has not proposed to cover the entire ARR. The port has stated that it has proposed increase keeping in view what the trade can bear. The MOPT has also stated that when the iron ore trade was booming and GMOEA members were reaping bumper profits, the Port was the only entity which could not increase its rates to build reserves for buffering the bad times which followed. The port has stated that it has given substantial concessions in existing tariffs to attract the iron ore cargo and shall continue to give the same on the revised tariffs depending on the economic/business scenario.

At the proposed tariff and for the traffic handled in the year 2014-15 considered by the MOPT, the revenue estimates estimated by MOPT is ₹199.80 crores as against estimated ARR of 433.37 crores which leaves revenue of ₹233.57 crores uncovered. It is seen that the port has not proposed to fully cover the ARR. The revenue gap of ₹233.57 crores and the concession in tariff which the port has agreed to give for iron ore cargo would subsume the revenue on account of increased volume of iron ore traffic, if any, pointed out by the GMOEA.

(xii)

(a) As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on its commercial judgment and draw the SOR within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The MOPT has stated it has proposed 35% increase in the vessel related charges and 25% increase in cargo related charges and storage charges. However, it is seen that increase proposed in few items is higher than increase in the tariff stated to have been proposed. To cite some example – The increased proposed in port dues for country craft, tugs, launches, etc. comes to 201% for foreign and 203% for coastal vessel, the detention charges for vessel not moved within 30 minutes is proposed to increase by 242%, the Berth Hire Charges for vessel at Berth No.8 for vessel size upto 15000 GRT the increased is in the range of 191% to 201%, the increase in storage charges for containers 20' is 450%, etc. The MOPT was, therefore, requested to consider moderating the increase proposed, which are found to be higher than the stated level of increase proposed by the MOPT.

The port has stated that tariff proposal approved by the Board was discussed with the port users in different meetings held with the vessel agents, stevedores, cargo importers and cargo exporters. Based on the discussions, the increased proposed and certain conditionalities have been

moderated and certain suggestions of the users given in the meetings and during the joint hearing conducted by this Authority are considered by the MOPT. Based on the points made by users/user association, the port in its revised proposal dated 6 October 2016 has withdrawn the CHLD levy introduced for handling at Anchorage, and has proposed few modifications in the revised proposed SOR. Further, the port has clarified that the increase proposed in tariff and revenue estimates are within the ARR.

The MOPT has stated that the tariff increase proposed in vessel related charges is by 35%, cargo related charges and storage by 25%. However, since the MOPT has proposed lot of rationalisation and simplification of the existing SOR, the tariff increase in all the vessel related charges and Cargo related charges is not uniform at 35% and 25% respectively. It varies from item to item. The percentage increase in the existing tariff item is furnished by the port in the revenue estimates (Form 3). Considering the position that revenue from the increase in the cargo related charges, the vessel related charges and storage charge as sought by the MOPT and duly certified by the practicing Chartered Accountant is well within the ceiling indexed Annual Revenue Requirement and based on the judgment of the Port, this Authority is inclined to approve the revised tariff as proposed by the MOPT subject to a few modifications which is brought out in the analysis in the subsequent paragraphs.

- (b) The revenue estimated by the MOPT at the proposed SOR is ₹199.80 crores. As brought out in preceding paragraphs seeking additional information/clarification from the port, the MOPT has not quantified revenue for a few tariff items/conditionalities. The port has stated that there is no data for estimating the income as the tariff items/. conditionalities were not charged in the past. Considering the wide revenue gap of ₹233.57 crores (₹433.37 crores - ₹199.80 crores) between the ceiling indexed ARR for the port as whole as assessed in the subsequent paragraph, and revenue estimated at proposed tariff, the income arising on account of few new tariff items/conditionalities and modification in the existing conditionalities for which income is not estimated would get subsumed in the revenue gap of ₹233.57 crores.

As stated earlier, the MOPT has made lot of modifications, rationalisation and simplification in the revised draft SOR. The port has furnished adequate reasoning for the modification proposed which is brought out in para 13.1. above on the additional information/clarification sought by us. Based on the information/clarification furnished by the MOPT brought out in para 13.1 and recognising that none of the users have raised made any adverse remarks, the modifications, rationalisation and simplification proposed by MOPT in the SOR are approved subject to analysis of those modifications where the users have raised concern and few major modifications which are discussed in the subsequent paragraphs.

- (xiii) (a) In the existing SOR under section 1.1., port dues for country craft, tugs, launches, fishing trawlers and other vessels is prescribed separately at US\$0.0852436/GRT for foreign going vessel. At the proposed uniform port dues of US\$0.2566/GRT for foreign going vessel, the tariff increase works out to 201% for the country craft, tugs, launches, fishing trawlers and other vessels as against 35% increase proposed in vessel related charges. On being pointed about steep increase for these categories of vessel the port has clarified that for country crafts and fishing trawlers, a note is inserted at 2(iii) exempting country crafts and fishing trawlers from levy of port dues. As regards other crafts, the port has stated that port dues will be charged as per the rates applicable to vessels. It has clarified that the tugs and other crafts have lesser GRT and the revenue is negligible. Hence, the port has proposed to merge this category with the vessels. The proposed amendments in port dues is approved based on the clarification furnished by the port.

- (b) While filing revised proposed SOR, the port has introduced a new tariff in the name of Vehicle Traffic Management System (VTMS) under Schedule Clause 1.1.1 under vessel related charges at US\$ 0.0130/GRT per entry for foreign vessel and 0.50 paise/GRT per entry for coastal vessel on all Vessels excluding Barges.

Mormugao Ships' Agents Association (MSAA) and GMOEA have objected the proposed new item stating that there is no justification to levy such a steep charge which is working out to approximately ₹27,000/- for a Foreign Going Handymax vessel.

As regards the port's view that it incurs huge expenditure in the procurement, installation, commissioning and maintenance of the VTMS system which has to be upgraded periodically every 5 to 6 years due to obsolescence of hardware and software for which a separate levy has been introduced, the MSAA has contended that other increase in tariff sought by the port will adequately cover the requirements to undertake routine upgradation. They have argued that the charges are similar to those under head Port Dues which is charged at "Rate Per GRT per Entry" and should not be introduced as a separate levy.

The port has emphasized the need to include this charge. The port has also estimated revenue from this item at ₹126.93 lakhs. The port is also amenable to merge the VTMS with the Port dues by increasing the Port dues to that extent. The port has argued that even after introduction of VTMS charges, the revenue estimation would still be within the ARR. As stated earlier, VTMS is not proposed as a separate tariff item in the Scale of Rates of any other Major Port Trusts. The service is related to vessel entry into the port and should ideally be a component of the port dues. Recognising that the revenue estimated by the port includes revenue from this item and the proposed tariff is mainly to meet the expenses towards procurement, installation, commissioning and maintenance of the VTMS system in the port, this Authority decides that instead of prescribing it as a separate tariff item, it is more appropriate to merge it with port dues as proposed by the port also. As stated by the port this will not be applicable to barges not undertaking cargo handling operations. That being so, the rates proposed for VTMS is merged with the port dues proposed at schedule 1.1.

- (c) The port has proposed deletion of the existing notes 3 (i), (iii), (v) which exempts certain categories of vessels from port dues i.e. (i) pleasure yacht, (iii) vessel belonging to Government and plying blue/white ensigns, (v) research vessel of Government of India and Defence vessel of foreign Government coming on goodwill visits.

There is no uniformity as such as regards exemption in Port dues in the SOR of Major Port Trusts. The SOR of Kandla Port Trust, V. O. Chidambaranar Port Trust, New Mangalore Port Trust, etc. do not prescribe exemption in port dues to vessel belonging to the Government of India whereas in the SOR of Visakhapatnam Port Trust, the vessels belonging to Foreign Princely State, Central/State Govt. are exempted from the levy of port dues.

The MOPT has stated that due to heightening influx of Coast Guard, Indian/. Foreign naval vessels and Research vessels the port's capability to handle commercial cargo vessels (resource diversion – tugs, pilot launch, berth, etc.) is impaired without any commensurate remuneration. Hence, the port has stated that it has consciously proposed to delete the exemption in port dues prescribed in the existing SOR to these categories of vessels. Based on the submissions made by the port, the proposal of the port for deletion of existing note 3 (iii) and (v) under Port Dues is approved.

As regards pleasure yachts, based on the clarification of the port that pleasure yachts are essentially luxury crafts owned by the affluent people and also that port is in the process of developing a marina which is expected to receive several pleasure yachts from all over, the proposal of the port to delete exemption granted to pleasure yacht and to levy a marginal port dues of ₹10,000 per month is approved.

- (d) In the proposed SOR, the port has proposed port dues for barges carrying cargo and Bunker/water barges at ₹6,000 per annum.

GMOEA has requested that introduction of Port dues on barges should be removed. It has submitted that so far barges were not charged since they facilitate the trade which provides business to the port. Citing that this item may not fetch significant revenue to the Port but will result in an additional levy to be paid GMOEA have requested to delete the proposed new item. The Port has stated that it has proposed Port Dues on barges not to earn revenues but to have a registry of all the barges plying in Port waters. Further, the rate proposed is ₹6,000/- per annum which is very negligible. Moreover, as the conservator, MOPT is taking steps to remove the barge wrecks in port limits spending huge money. The MOPT has stated that the object of introducing this clause is to essentially establish a conservancy right over all the crafts and vessels plying in the port waters. Moreover, these crafts are engaged in commercial activities and the port has the right to charge a nominal levy. Based on the justification and clarification furnished by the port, this Authority is inclined to approve the proposed new items.

- (e) The existing note (5) states that a vessel entering port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein (with exception of such unshipment and reshipment necessary for purposes of repairs) shall be charged 50% of port dues. This is as per section 50 (B) of the Major Port Trusts Act. In the proposed note (5), the port has added a sentence to the existing note stating that however, the vessel arriving at the Western India Shipyard Limited (WISL) for repairs shall pay the Port Dues in full, as provided under 1.1 above. On being requesting whether the proposed note is in line with Section 50B of the Major Port Trusts Act, 1963, the port has clarified that, WISL is a commercial establishment operating within the port providing dry dock and repair facility. Section 50(B) would apply for vessels entering the port with an intention to discharge/. load cargo but are unable to do so. However, the vessels at WISL enter the port with a specific intention of repairs and dry dock (commercial activity of profit to WISL) and as such this clause would not apply to vessels calling at WISL. Based on the clarification of the port, this Authority approves the proposed amendment.

- (xiv) The port has proposed deletion of the existing note 8 under Port Dues which prescribes special rate of US\$ 0.02451/. GRT/. hour on foreign naval vessel occupying General Cargo Berths and Mooring Dolphins in the proposed SOR. The port has stated that the berth hire applicable for foreign naval vessel is proposed in the berth hire schedule and in mooring dolphin schedule and hence the said separate note is proposed for deletion, which is approved by this Authority.
- (xv) The port has completely rationalised cancellation charges and detention charges under Schedule 1.2.3. and 1.2.4. in the proposed SOR. On being asked to clarify the basis for proposed rationalisation as increase works out to more than 35% for some of the existing slabs.

Goa Chamber of Commerce and Industry (GCCCI) has requested port to consider reduction in the proposed tariff stating that there is no justification for the proposed increase, and that cancellation takes place under rare unavoidable circumstances.

The port has clarified that pilot cancellation occurs rare and under unavoidable circumstances. As such, it would never be a significant revenue generator for the

Port nor any financial burden to the trade. The intention of the Port for the steep increase in the tariff for this item is to deter unnecessary bookings and cancellation which will increase Port efficiency and in turn benefit the trade. Based on the clarification of the port, the rationalised structure towards Pilot Cancellation charges and Pilot Detention charges is approved as proposed by the port.

- (xvi) The Tug hire charges have been increased by 40%. The GMOEA has requested to maintain it at the general level of increase permitted. It has argued that it also has a bearing on the pilot cancellation and pilot detention charges in cases where the tugs have been deployed. The Port has stated that it has been relying on two outsourced tugs in addition to the existing port owned two tugs to offer reliable service to the vessels. The increase proposed in Tug Hire Charges is keeping in view the costs incurred by the Port in providing tug services. The port has also estimated revenue from this item. The proposed tariff is approved based on the clarification furnished by the port.
- (xvii) The GMOEA has pointed out that vessels working at outer anchorage (WOB) do not avail of pilotage and they anchor in the open sea where there is adequate natural draft without dredging by the Port. The Port incurs negligible expense on such activity. This being a notional activity where no service is rendered, pilotage fee should be waived for vessels at outer anchorage as per Clause 8.4 of TAMP Guidelines 2015. The MOPT has examined and agreed that Pilotage charges will not be levied for vessels at outer anchorage where cargo operations are not carried out. The port has accordingly inserted a suitable note that pilotage will not be leviable in case (a) Vessels which are diverted from outer anchorage without discharging or taking in any cargo or passengers and (b) Barges. The note proposed by MOPT is based on the request of GMOEA and is approved. Thus, the point made by GMOEA is addressed by the port.

The GMOEA's further request not to levy pilotage fee on all vessels at anchorage whether loading cargo or not which do not require to use service of pilotage, has not been acceded by the port. The port has stated that it is well within its right to charge the pilotage fee for vessels at outer anchorage where cargo operations are carried out and also that the revenue estimated at the proposed SOR is far less than the total revenue requirement.

- (xviii) (a) Under the schedule 1.3. Berth Hire Charges, the existing SOR prescribes berth hire in two to three slabs for (a) Berth No. 8 (b) Berth Nos.10 and 11 and (c) Berth No.9 (MOHP) As against, that the MOPT has proposed single slab berth hire for three vessel types viz. (a) Cargo/container vessels/Transshippers, (b) Liquid Bulk Vessels, (c) Cruise Vessels, (d) Indian Navy/Coast Guard Vessels and other vessels, (e) Foreign Navy/Coast Guard Vessels.

From the Form 3 furnished by the port it is seen that the impact of the proposed berth hire for some of the existing slabs is estimated to be in the range 191% to 274% as against 35% increase stated to have been proposed in the vessel related charges. The MOPT was requested to furnish the basis of the proposed rationalised tariff for each items supported with detailed working. Since the increase at the proposed single tier berth hire charges appears to be steep for some of the existing slabs, the port was also requested consider to moderate it by proposing rationalisation in a phased manner instead of doing it at one go. It was also brought out to MOPT that at other Major Port Trusts like the Visakhapatnam Port Trust, more than one slab berth hire has been approved by this Authority for the same reasons.

The MOPT has clarified that as per clause 10.9 of working guidelines, berth hire is to be charged on single slab of GRT and hence the rationalisation has been proposed in line with the guidelines. The port has stated that structure of Berth Hire charges has been changed from berth wise to vessel type wise. The Berth Hire has been proposed as per the vessel classification. The port has also furnished comparative statement showing

the berth hire at the existing rate vis-à-vis the proposed rate and the percentage tariff hike for each existing slab at the proposed rationalised tariff. The MOPT has clarified that the port has only two active berths under port's control and the hike has been introduced in order to induce faster turnaround and dissuade any vessel from over-occupying the berth unproductively. The port has also clarified that it is witnessing heightening influx of Coast Guard, Indian/. Foreign naval vessels and Research vessels which impairs the port's capability to handle commercial cargo vessels (resource diversion – tugs, pilot launch, berth, etc.) without any commensurate remuneration, the hence separate berth hire charges are proposed for these categories of vessels.

Based on the clarification furnished by the port and recognising that none of the users/users association have objected the proposed restructured berth hire schedule and also recognising that the proposed rationalisation is after consultation by the port with the trade, the berth hire charges with the proposed increase is approved. In any case, the rates approved by this Authority are ceiling rate. The MOPT may exercise the flexibility available to it to charge lower rates and/. or allow rebates and discounts based on the judgment of the port.

The port has proposed for deletion of the existing note nos. (1), (2) and (3) under Berth Hire Schedule citing that these existing notes are irrelevant now as the Berth Hire charges are proposed on vessel type wise and not location wise. For the reasons furnished by the port and taking into consideration that the port has rationalised and simplified the SOR, the proposed deletion of the three notes is approved as proposed by MOPT.

- (xix) The existing SOR prescribes a single rate for vessels using mooring dolphins for loading and unloading of cargo or embarking or disembarking passengers or idle at mooring dolphins, at ₹0.0248 per GRT per hour or part thereof in case of coastal vessel and US \$ 0.0008 per GRT per hour in addition to anchorage charge at US \$ 0.011 per GRT per GRT per hour. As against that the MOPT has proposed has rate for occupying mooring dolphin for five different types of vessels. None of the users/user associations have pointed out any objection on the proposed rates. The port has captured the revenue from Mooring Dolphins in the revenue estimates. Except for cargo vessels, the port has estimated nil revenue from this item. Since the revenue estimates are duly certified by practising Chartered Accountant the same are relied upon.

Recognising that none of the users/users association have objected the proposed restructured rates for mooring dolphin schedule and also recognising that the rationalised simplified rate proposed by port are after consultation held by the port with the trade, the rates proposed by the port are approved. As stated earlier, the rates approved by this Authority are at ceiling levels. The MOPT may exercise the flexibility available to the port to charge lower rates and/. or allow rebates and discounts.

Whilst the port has proposed separate rate for foreign going vessel in US\$, it has not proposed any rate for coastal category for Sr. No.(5) Foreign Navy/Coast Guard Vessels. The reasons for not proposing rate for coastal category remains unexplained. In the revised SOR approved, concessional rate for coastal category is prescribed for this vessel group as well.

- (xx) (a) In the proposed SOR, the MOPT has proposed anchorage charge on vessel type viz. Cargo/. Container Vessels/Transhippers, Liquid Bulk Vessels and cruise vessel as against the existing anchorage charges for East of Break Water and West of Break Water. Further, in the proposed SOR, the MOPT has proposed separate anchorage charges for working anchorage and idle anchorage charge.

GMOEA has stated that in the last Order, idle anchorage charge on vessel was eliminated. Whereas, now the port has reintroduced anchorage charge for vessel idling at anchorage and the tariff proposed is steep. The Mormugao Ships Agents Association (MSAA) has argued that anchorage charges should not be levied if vessel is awaiting on account of delay caused due to congestion. It has pointed out that MOPT has limited berths which are servicing multiple users, and berthing delays are inevitable and are beyond the control of the user.

In this regard, the MOPT has stated that under the existing SOR, the anchorage charges are same for both idle as well as working anchorage. The port has stated that tariff for idle anchorage charge is reintroduced on the request from the trade. Further, as rightly stated by MSAA, anchorage charge is prescribed in the SOR of few Major Port Trusts like Kandla Port Trust, Visakhapatnam Port Trust, etc., The MOPT has stated that tariff for Idle anchorage is proposed to be introduced flowing from discussion with Ministry of Shipping (MOS). The port wants to discourage waiting of vessels at anchorage.

The port has stated that anchorage rates have been arrived at 20% of the proposed berth hire charges for working anchorage and 10% for idle anchorage. As regards Indian Navy/Coast Guard Vessels and Other vessels including Research vessels, Survey Vessels, etc. and Foreign Navy/Coast Guard Vessels, it is seen that the proposed tariff is 15% and 25% respectively of the proposed berth hire charges. The MOPT has estimated revenue from proposed anchorage charge in the Form 3 which is duly certified by practicing Chartered Accountant.

It is relevant here to state that the MOS vide its letter dated 16 June 2016 has issued Berthing Policy for dry bulk cargo for Major Ports, 2016 wherein the guidelines require anchorage charges to be levied across all Major Ports for the purpose of reducing pre-berthing delay and overall turnaround of the vessel. The said guidelines state that the anchorage should not be higher than 50% of the berth hire charge at any point of time.

The proposed anchorage charge are within the cap prescribed by the MOS. Based on the above position and the clarification of the port, the anchorage charges proposed by the port for two categories is approved. As rightly stated by the MOPT, anchorage fee is being levied in its port since long time based on prescription in the SOR approved by this Authority. That being so, the request of the MSAA not to levy anchorage charge deserves to be rejected.

- (b) The existing anchorage charges on per GRT basis for other vessels like launches, fishing trawlers, etc. at East/West of Break are proposed for deletion by the port stating that no anchorage charges have ever been collected from vessels like launches, fishing trawlers, etc. and hence these charges have been deleted. The proposed deletion is accepted.
- (c) The port has proposed for deletion of each of the existing notes (1), (2), (7), (8) and (9) prescribed under notes common to section C (I) and (II) i.e. Berth Hire and Anchorage Charge. The port has clarified that in the present scenario, these notes are not relevant and hence deleted as part of rationalisation. Deletion of the existing notes (7), (8) and (9) appears to be in order and hence is accepted. The existing note 1 lists down the services covered under Berth hire includes charges and hence it is proposed to be retained. The existing note 2 states that for levy of berth hire the period of 1 hour shall be calculated from the time the vessel occupies berth/anchorage. It is found appropriate to retain this note which governs the levy of the berth hire charges.
- (d) The existing SOR at note 11(iii) lists down the vessels which are granted exemption from ousting Priority Berthing Charges. The port has proposed

to delete the said existing note and prescribed that any vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping shall be granted exemption from the payment of ousting priority charges. The MOPT was requested to consider to list down such vessels who have been granted exemption by the MOS in the SOR to avoid ambiguity. The port has clarified that there is no dispensation granted by the MOS as of now and this clause is proposed in order to accommodate any future exemptions given by the MOS. The modified proposed note by the port in place of existing note 11(iii) is approved based on the clarification furnished by the port.

- (xxi) The port has retained the existing charges for supply of water to vessels which is approved. The GMOEA has, however, pointed out that the trade has on multiple occasions experienced that vessels/transhippers operating at WOB have often faced severe problems of timely supply of Fresh water and Bunkers due to non-performance of vendor holding exclusive rights. They have requested this Authority to direct MOPT to decide on a reasonable Water/. Bunker Supply charge at which any interested vendor is permitted to provide essential services so that users do not have to depend exclusively on a single vendor. In this context it is to state that the mandate of this Authority is limited to fixation of tariff for the services provided by Major Port Trusts. Outsourcing or engaging vendors for providing the service falls under the domain of Major Port Trusts. The MOPT has already stated that it will consider and evaluate various feasible options in view of suggestion made by the GMOEA. This will address the concern of the GMOEA.
- (xxii) (a) The MOPT has proposed new tariff item Dredging Levy under schedule 1.6. The port has stated that the rates proposed for dredging levy is as approved by this Authority.

In this regard, it is relevant here to state that the dredging levy approved by this Authority in the Order no.TAMP/. 69/. 2014-MOPT dated 25 February 2015 is a reference tariff for Public Private Partnership (PPP) project for deepening of inner and outer channel for capesize and mini capesize vessel proposed by the MOPT under Tariff Guidelines of 2013 following the principles of 2008 guidelines.

Clause 5.7.1. of the Working Guidelines, gives the various option to the port for fixation of tariff for new cargo/service . When requested the port to clarify as to how its proposal of the port to adopt the reference tariff for dredging levy falls under the said clause of the Working Guidelines, the port has clarified that even though the adoption of reference tariff is not relevant under the Working Guidelines 2015, the Tariff Policy 2015 imparts flexibility to the Port to fix any rates as long as the revenues generated are within the ARR. That being so, the Port has stated to have adopted the reference rate already approved by this Authority for dredging project at MOPT. It is understood from the port that the dredging project on PPP mode did not work out and the port itself is undertaking this project. The port has also stated that it has taken loan from JNPT and KPT for the dredging project and has to pay interest cost. Hence, dredging cost may go up. But, it has proposed to retain the reference rate as approved by this Authority in February 2015 order.

Based on the clarification furnished by the port and recognising that the one of the methods suggested in clause 5.7.1. allows ports to arrive at tariff for new cargo/service based on optimal capacity following the principles of 2008 guidelines, the proposal of the MOPT to adopt reference tariff for dredging levy approved in the said Order which was based on the principles of 2008 guidelines and fixed for optimal capacity is accepted.

- (b) The reference rate approved by this Authority in the said Order is for two slabs beginnings from vessel size of 60,001 GRT to 75,000 GRT and 7,5001 GRT and above. As against that, the draft proposed SOR by the port in the current proposal proposes dredging levy in three slabs viz. 50,001 to 60,000 GRT (only from 1 June to 30 September), and remaining two slabs

as approved in the reference tariff Order. When sought the basis of the proposed rate for the first slab, the port has stated that the heavy siltation takes place during the monsoon period which is from 1st June to 30th Sept. Due to this siltation, before the maintenance dredging takes place, the draft of the channel decreases resulting in smaller or lighter vessels being handled. After dredging the channel to -19.5 mtrs, even vessels handled at areas other than Berth Nos.5, 6 & 7 would benefit during monsoons. Hence the rates for 50,001 to 60,000 GRT have been proposed during monsoons. The port has not furnished any basis for the proposed rate. It is seen that the rate proposed for the first slab is 22% of the rate proposed for the second slab.

As regards the rate for 60,001 GRT to 75,000 GRT and 75,001 GRT and above, it is to state that the reference tariff approved by this Authority is in rupee terms for foreign going vessel for reasons stated in reference tariff Order. As against that, the port has proposed the rate for foreign going vessel in US\$ by converting the approved rupee rate into dollar terms applying exchange rate of 1U\$= ₹65. Since the revenue estimates is done for all vessel related charges considering exchange rate of 1U\$= ₹67, the proposed rate is also slightly modified applying the exchange rate of 1U\$= ₹67. In view of the above modification in the rate for the second and third slab, the rate proposed by MOPT for the first slab is also suitably modified maintaining the same percentage as applied by the MOPT. The rate proposed for coastal vessel is found to be as approved by this Authority in the reference tariff Order. Subject to above minor modification, the rates for dredging levy is approved as proposed by the port.

- (c) While fixing the reference tariff for dredging levy, the GRT of vessels furnished by the port for Berth no.5, 6 and 7 was considered and the note 2 stated that proposed levy shall be applicable for vessels at berths 5, 6 and 7 and not for those at existing berths, Mooring Dolphins and Outer Anchorage.

In the revised proposed SOR, the said note no.2 is deleted. It is relevant here to state that the note no.2 proposed in the reference tariff schedule was for the PPP project. Now the dredging project is done by the port. The port has stated that the scope of vessels availing dredging facility is wider. Further, the proposed dredging levy is linked to GRT of vessel. This means vessels of 50,000 GRT and above (during 1 June to 30 September), and vessels above 60,000 GRT for the remaining period will have to pay the dredging levy. That being so, the proposal of the port for not incorporating the note 2 prescribed in the reference tariff order is approved. The port has retained the note 1 prescribed in the reference tariff Order which states that dredging levy will apply on total GRT of vessels and it is not for incremental GRT.

The port has not incorporated note nos.(3) and (4) approved in the reference tariff Order. These notes were relevant for reference tariff fixation. Non-inclusion of these two notes in the SOR of MOPT is found to be appropriate.

- (d) The GMOEA has pointed out that the revenue from dredging levy needs to be accounted for while setting tariffs. The port was requested to furnish detailed revenue estimation from the proposed tariff item and show that it is within the ARR considered in Order dated 15 February 2015. The port has clarified that due to unforeseen circumstances, the capital dredging project has been delayed. The MOPT has estimated the income from dredging levy ₹30.00 crores each for the years 2016-17 and 2017-18. The port has further stated that levy will be applicable only after dredging of channel is completed and the levy commences. The revenue estimated by the port does not incorporate the revenue estimate from this item. In any case as stated earlier there is revenue gap of ₹233.57 crores and

even after the revenue estimate of 30.00 crores from dredging levy there will still be revenue gap to the tune of ₹203.57 crores.

- (xxiii) Under the schedule 2.1.1., 2.1.2. and 2.1.3., Wharfage for Dry Bulk, Break Bulk and Liquid Bulk cargo, the port has completely rationalised and simplified the existing wharfage schedule. The port was requested to clarify the basis for arriving at the rationalised wharfage rate. The port has stated that extensive discussions have been held with the port users and the service providers based on which the wharfage schedule has been rationalised with a view to bring about ease of doing business.

The existing SOR prescribes separate rates for mineral oils/POL products linked to flash points. In the proposed SOR, the port has proposed a single uniform tariff for petroleum oil, lubricants and POL products. It is seen from the revenue estimates that the wharfage rate at the proposed rate leads to steep increase for a few cargo item like kerosene by 286%, aviation spirit, benzene petrol, gasoline, etc., by 94.95%. The port was requested to justify the steep increase for these items and also the basis for arriving at the proposed wharfage rate. The port was also requested to examine the possibility to moderate the proposed increase for these items. The port has stated that since there are only two berths under Port's control and the liquid bulk cargo vessel takes higher turnaround time, in turn affecting the capability of the port to handle other cargo vessels, it is essential to keep a deterrent tariff.

Though the port has stated that the increase in the cargo related charges is 25%, the increase in tariff is more than 25% for most of the cargo items as seen from Form 3 furnished by the port. The port was requested to justify the proposed increase which exceeds 25% claimed by the port. The port clarified that the general cargo related charges are proposed to be increased by 25%. Due to the rationalisation, the increase for some cargo has been more than 25% nevertheless, the estimated revenues from increased tariffs are within the ARR. Further, the port has proposed to include cargo nickel alongwith cement/. clinker/limestone in the wharfage schedule. The port has confirmed that handling of nickel in jumbo bags is same as any other cargo handled in jumbo bags. Hence, the proposal of port to include nickel with related cargo handling is approved.

Based on the clarification furnished by the port and recognising that proposed rationalised wharfage structure is reportedly after extensive discussions held by port with the port users and the service providers and also recognising that the port has estimated revenue for the wharfage and the overall revenue estimates duly certified by practising Chartered Accountant is well within the ARR, the rates as proposed by the port is approved. Accordingly, the wharfage schedule is approved as proposed by the port.

- (xxiv) The existing note 6 under Notes to Section A- I, II & III prescribes fee @ ₹3.01 per tonne on Coal/. Coke handled at Berth nos.10 and 11 towards recovery of expenditure on Dust Suppression System except for calcined coke, which is brought in bagged form for export. Now, the proposal is to raise the rate to ₹4 per tonne on all cargoes excluding containers and liquid cargo handled at the MOPT berths. The increase works out to 33% and the port has also captured the revenue of ₹1.33 crores from the proposed tariff in the revenue estimates. The tariff is approved as proposed by the port.
- (xxv) (a) Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the all Major Port Trusts vide letter no.TAMP/. 35/. 2013-Misc. dated 7 August 2014 including MOPT were requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. The same point was reiterated during the processing of general revision proposal of MOPT. The port has stated that wharfage rate for defence stores is proposed at ₹147.00/per tonne for

foreign cargo and ₹89.00/per tonne for coastal cargo which is 75% hike on the existing rate. The port has not handled any traffic of this category and hence revenue impact is estimated to be nil. The proposed rate is approved. It is seen that though the port has proposed specific rate for defence stores equipment, it has, however, not defined Defence Stores so as to avoid ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates. The Mumbai Port Trust in its general revision proposal proposed a note that "Defence stores" would include 'Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and part thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads' coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to "parts thereof does not include radio or radar apparatus as per note no.2 of Chapter no.93 of Customs Tariff of India. The said note is also incorporated in the SOR of the VPT and other ports so as to avoid ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates. The same note is prescribed in the SOR of MOPT as well.

- (b) The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter no.16/. (88)2016-PD-VII dated 20 September 2016 has conveyed its decision that, all the major ports will provide 80% discount with immediate effect for a period of two years w.e.f. 20 September 2016 on the Vessel related charges and Cargo related charges for Coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships to promote the Coastal Ro-Ro ship service of Major Ports. In this regard, this Authority has recently passed a common adoption Order no.TAMP/. 4/. 2004-Genl. dated 25 October 2016 directing all Major Ports to include a provision in their SOR. Hence, a suitable note is incorporated in the revised SOR of MOPT also.

- (xxvi) The port has proposed a new note under the Schedule 2.2.1 (Composite Handling Charges Using Ship's Gears) stating that the containers brought to the Port under transshipment permit for Customs verification shall be charged ₹5000/- per container. In addition to this, the charges for the reach stacker moves shall apply for such containers.

When sought the basis for the proposed note, the port has clarified that Containers are being brought from other ports for Customs inspection at the port. The port has to identify a designated area and resource to manage this activity. As such, a new rate has been proposed in consultation with the trade. The port has stated that the revenue impact is negligible at ₹1 lakh. Based on the clarification furnished by the port and recognising that the impact on revenue of port is negligible, the proposed new tariff item is approved.

- (xxvii) (a) Though port has stated that the increase proposed in cargo handling charge is 25%, it works out 450% in container storage charge. For cargo as well, the increase proposed in storage charge is in the range of 43% to 129%. Moreover, the port has proposed improved daily delivery rate for levy of normal rent for import dry bulk cargo. The free period for import break bulk cargo is proposed to be reduced from existing 10 days to 3 days and for export break bulk from existing 30 days to 12 days. The port was requested to justify the steep increase in the storage charges and for proposing reduction in free period for break bulk cargo. The port was also requested to explore the possibility to reduce the steep increase proposed in the container storage charge.

The port has clarified that land is a scarce resource at port and it is faced with a severe bottleneck of evacuation leading to higher dwell time. It is, therefore, imperative that the scarce of port space is not used as a storage space by the trade. The port has stated that the increase is justified since the Port is faced with acute space constraint and proposed increase is necessary to dissuade the trade from using the transit space a storage space. The revenue impact is captured in the revenue estimates. Since the

steep increase proposed is mainly to act as a deterrent from using the space as storage, the storage charge is approved as proposed by the port.

- (b) Mormugao Stevedores' Association (MSA) has stated that because of road congestion, it is difficult to evacuate cargo within the reduced free period. It has requested port not to increase storage charge. The GMOEA has also requested to maintain the existing free period. It is relevant to state that free period for containers is proposed to be increased by the port from existing 1 day to 3 days for import containers and 7 days for export containers. Only in respect of break bulk, the free period is proposed to be reduced by the port. The port has clarified that the intention of the Port is not to earn revenue from storage charges but to increase the throughput, turnaround and efficiency of the Port. The port has reiterated that there is constraint of space in the port. Of 250 acres of operational area, port has to provide service to maximum customers. Containers/cargo are kept in port area for months together. Hence, MOPT has justified the proposed storage charge to act as a deterrent. The port has, however, agreed to allow higher free period on case to case basis, if any segment is affected and has also agreed to improve service and deliverables for quick cargo evacuation.

- (c) As regards the point made by GMOEA that due to restrictions in movement of vehicles carrying cargo through the town, the effective working hours for movement of vehicles is reduced affecting accumulation of cargo/dispatch of import cargo, the port has clarified that presently there is hardly any evacuation during night time which can be effectively utilised for evacuation of cargo. Keeping this and in view of the Order No.TAMP/14/. 2016-Misc dated 9 February 2016 of this Authority flowing from the direction of the MOS towards ease of doing business, the Port has proposed a rebate of ₹1.00 per tonne on demurrage charges for cargo evacuated during night from 23.00 hours to 7.00 hours. The prescription of proposed rebate is approved. It is relevant to appreciate that MOPT is the first port which has proposed for prescription of rebate in the rate in demurrage to encourage evacuation of cargo during night.

- (d) In the existing SOR, demurrage on Explosives/Dangerous/Hazardous Goods is prescribed for package of 50 Kgs or part thereof on per day basis for different slabs and the rate for the first slab is ₹25.03/per 50 Kgs/day or part thereof. In the proposed SOR, the port has proposed the unit of levy on per Tonne/Per TEU and the rate proposed is ₹10000/tonne/day for bulk/break bulk cargo and ₹5000/TEU/day for containers. The port has justified that steep prohibitive rates are proposed because the port is located in the thickly populated area and explosive cargo being a high risk cargo; it entails high cost to arrange for the handling this cargo. Based on the clarification furnished by the port, and recognising that there has not been any pointed objection from users the rates as proposed by the port are approved.

- (xxviii) (a) The port has done lot of modification/rationalisation in the existing Cargo Handling Charges (Stevedoring Charges) The port has stated that extensive discussions have been held with the stevedores based on which the Cargo Handling Charges schedule has been rationalised with a view to bring about ease of doing business. The impact of the proposed rate has been captured by the port in the revenue estimates.

It is relevant here to state that the MOPT has filed a separate proposal based on the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD/ 11033/ 73/ 2013/ PT(PT) dated 17 October 2016 which has been processed as a separate tariff case and taken on consultation with stakeholders. Subsequent to Work Shop held on 5 November 2016 at the office of this Authority with all the Major Port Trusts, the MOPT expressed that they will have to revisit the proposal

and file a revised proposal. Processing of this case may involve some time.

The port has requested this Authority to go ahead with the proposed rationalised tariff for stevedoring in the current proposal till such time the rates (to be) approved by this Authority based on separate proposal filed by MOPT under the new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations is implemented. That being so, and based on the clarification furnished by MOPT that the proposed rates are after extensive discussions held by the port with the stevedores and its revenue impact is captured in the revenue estimates, this Authority approves the proposed schedule.

- (b) The existing SOR also prescribes a separate schedule of rates for shore handling operations. The port has, whilst proposing rates for stevedoring operations, proposed for deletion of the existing schedule relating to shore handling operations. When requested the port to include the tariff for shore handling operations in the proposed SOR till the normative tariff based on the Stevedoring and Shore Handling guidelines is determined, the port has stated that due to ban in recruitment of workers at entry level, the Port is permitting private stevedores to arrange shore workers on their own. Hence, it has proposed to delete the schedule of rates for shore handling operations.

Under the new Stevedoring and Shore Handling Guidelines of 17 October 2016 issued by the MOS, the Major Ports have to approach this Authority for fixation of rate for both stevedoring and shore handling operations for the services authorised by the port to service providers. That being so, till such time the rates for shore handling operations are determined under new guidelines for Stevedoring and Shore Handling operations based on separate proposal filed by the port, it is found appropriate to retain the existing schedule for shore handling operations in the revised proposed SOR.

- (c) Further, a specific note is prescribed in the SOR to state that the rates prescribed in the revised SOR for Stevedoring and Shore Handling Operations are subject to revision based on a separate proposal filed by the MOPT for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at MOPT in pursuance of Guidelines issued by Ministry of Shipping for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorised by Major Ports.

- (xxix) The port has proposed new tariff Electronic Data Interchange vide its letter dated 3 September 2016. When requested the port to clarify the services offered by the port for levy of this tariff item, the Port has stated that port has incurred huge expenditure in the past for implementing the ERP software and also for maintaining the same and the ERP software and hardware is also due for upgradation. The Port has stated that it has been charging EDI charges since 2002 which is not part of the SOR. The port proposes now to prescribe the tariff for this item in the SOR with increase from charges collected by the port.

As rightly stated by the port, the existing SOR approved by this Authority does not prescribe for this item. It is understood from the comments of GMOEA that though the rate is not prescribed in the SOR the port is collecting EDI charge of ₹750 per bill (US\$ 25 per bill in case of VRC on foreign vessels) since 2002. The port has now proposed to incorporate the EDI charges in the SOR and it has proposed the rate on per document basis to keep the cost to the trade as low as possible. The port has stated that if it is levied in the general tariff structure, either on per GRT basis or per tonne basis, the cost to the trade will go up.

The port has proposed US\$ 50 per document for foreign going vessel and ₹2000 per document for coastal vessel towards Vessel Related services. Likewise, the port has proposed for cargo related, container wharfage, and container storage as well at ₹1000 and ₹500 per document respectively. The port has stated that ERP software and hardware is also due for upgradation. The port has clarified that as

per the guidelines, all vessel related charges and container storage charges are to be denominated in US \$. The same principle has been extended by MOPT to EDI charges also. It is relevant to state that in none of the ports tariff in the name of Electronic Data Interchange Charges is prescribed separately. However, since the port has reported that it has already been collecting this tariff since 2002 and the overall revenue estimates which includes this tariff item is within the ARR, rate proposed by the MOPT is approved. By way of abundant caution, this Authority would like to clarify that approval of this rate in the revised SOR is from prospective effect and this should not be construed as concurrence to the rate levied by the MOPT in the past which is not as per the SOR approved by this Authority.

(xxx) The existing SOR prescribes the charges for embarkation, disembarkation of passengers and for transit passengers in rupee denomination for foreign passenger and coastal passenger. In the proposed SOR the port has proposed these tariff items in dollar denomination for foreign passenger. When sought reasons for changing the unit of levy to dollar denomination, the port has clarified that the universal currency for international passengers is US \$ and hence the passenger charges for foreign passengers are proposed to be collected in US \$. It is relevant to state that at the other Major Ports like Cochin Port Trust, Mumbai port Trust, the prescription of embarkation, disembarkation of passengers is in rupee denomination for foreign passenger. The Tariff Policy, 2015 and the Tariff Guidelines 2005 require vessel related charges to be denominated in US\$ terms for foreign going vessel. The proposal of MOPT for prescription of US\$ denomination for embarkation, disembarkation fee for foreign passenger is not found to be in line with the Tariff Policy, 2015 and in line with the prescription in other ports. That being so, it is prescribed in rupee terms. The percentage increase proposed by the MOPT for coastal passenger is applied on the existing rate for foreign passenger to arrive at the revised rate.

(xxxii) In the existing SOR, the performance linked tariff prescribed for HMC is for three cargo groups viz. For Dry bulk - (a) Food grains & Fertiliser (b) Coal, lime stone, minerals, etc. (c) Break bulk cargo (steel and bagged cargo) (d) Others. As against that, the port has proposed performance linked tariff for different cargo items under Dry bulk cargo, break bulk cargo for operation of 100T HMC. The port has further proposed separate tariff for hire of Mobile Harbour Crane (MHC) with (a) Ships gear and (b) Gearless vessels. The proposal is not supported with any working for arriving at the proposed rates nor does it explain the basis.

The rate for HMC in other Major Ports is generally prescribed on normative basis and is linked to performance. Higher rate is prescribed for better performance to incentivise productivity improvement and lower rate is prescribed for performance below the benchmark level. However, the rate for HMC proposed by MOPT is otherwise. Lower rate is proposed for higher performance and higher rate is proposed for lower performance.

When requested the port to furnish the basis and working for arriving at the proposed rate for each cargo and explain the proposed modification of seeking cargo wise tariff and separate tariff for operation of 100T HMC with ship gear and with gearless vessels, the port has clarified that the existing rates approved by this Authority stipulate increasing rates for increased avg. daily performance. This is based on the premise that HMC being Port owned reflects the Port efficiency which should be rewarded by increased rates. However in reality, the stevedores who book the HMC divert majority of the cargo to the Ship's gear thereby ensuring that the Port HMC gets less cargo to handle. This has the double effect of the HMC handling less cargo as also reducing the avg. daily performance and consequently lesser per tonne rate. Hence when the HMC is used in conjunction with the Ship's Gear, it reflects the stevedore efficiency and when used stand-alone it reflects the Port efficiency which should be charged accordingly.

The port has clarified that the rates have been proposed after extensive discussions with the stevedores taking into account what the trade can bear. The

revenue estimated by the MOPT duly certified by the practising Chartered Accountant includes revenue estimate for the different cargo wise rates proposed for HMC. In view of the above position and recognising that the proposed rate is after extensive discussions the port had with the stevedores and none of the users have raised any objection to the proposed modified rate structure for HMC, the 100T HMC rates is approved as proposed by the port relying on the judgment of the port and flexibility available to it under the Tariff Policy, 2015 to propose rate within the ARR.

- (xxxii) (a) The port has proposed a new tariff item under Schedule 4.1. for MHC at ₹23,500 per hour/part thereof. The port has clarified that there is also requirement for the HMC for non-cargo heavy lifting works such as fixing cranes on vessels constructed in goan shipyards and similar other works which cannot be charged on per tonne basis but has to be charged on hourly basis. The proposed rate is to take care of such needs. Based on the clarification furnished by the port and recognising that none of the users have raised any objection, the proposed rate is approved.
- (b) The existing SOR prescribed hire charges for equipment other than for cargo handling purposes on shift basis, per hour basis and minimum charge as well. As against that in the simplified structure, the port has proposed the rate on per hour basis only. The increase in hire charge for 8 Tonne TIL Bull cranes is ₹218% and for other items it is in the range of 34% to 38% and for 75MT TIL crane it is 20%. The port has clarified that the cranes mentioned are not cargo handling equipments but are cranes primarily meant for doing Port's work. In case of any external user requirement, Port makes available the cranes at the prescribed rates. The port has captured the revenue estimates in the Form 3. Based on the clarification furnished by the port, and recognising that the rate is for other than cargo handling purpose and provided at the request of the trade, the proposed hire charge for equipment is approved.
- (xxxiii) The port has proposed new tariff Weighment Charges for Rail/. Road Weigh bridges at ₹5.50 per tonne. The Port has stated it proposes to outsource the Weighment service and this service is proposed to be implemented on revenue share basis. The port has stated that presently, a weighbridge is provided by a private operator who is collecting ₹5.50 per ton as Weighment charges without any revenue share to the port. Since the proposed Weighment charges is reported to be based on the Weighment charges presently being levied reflecting the market position, the proposed rate in the SOR is approved.
- (xxxiv) This Authority vide Order No.TAMP/. 30/. 2011-MOPT dated 2 May 2012 had passed an Order prescribing charges for use of Transhipper/Floating Crane provided by the authorized private operators for cargo operations. The validity of the rates was prescribed for 3 years from the date it came into effect in June 2012. This was included in the SOR of the MOPT last approved vide Order No.TAMP/. 43/. 2012-MOPT dated 14 June 2013. Though port has stated that the charges for use of Transhipper/. Floating crane provided by the authorised private operators has been reinstated in the proposed SOR, it is not found to have been reinstated. The original validity of the existing rates for this item expired in June 2015. The port has, however, not filed a proposal for revision of this item. The port is, therefore, advised to file the proposal for revision of this item following the principles of May 2012 Order within three months from the date the revised SOR comes into effect failing which the rates will automatically stand expired. A suitable note in this regard is included in the relevant schedule. The existing rates as approved in the Order dated May 2012 is continued to be incorporated in the SOR. This item will, however, not be subject to annual indexation in tariff and Performance Linked Tariff. A suitable note is prescribed in the SOR.
- (xxxv) As stated earlier, the existing Special Levy of 9% to meet the pension liability is done away with by the port in the proposed SOR.
- (xxxvi) (a) The MOPT has, in the proposed SOR, inserted a note that Vessels which call at Ports, for which IGMs and/. or EGMs are filed for the purposes of

Customs Act, 1962, cannot be treated as 'cargo', and they are conveyance only, and, the Ports should not charge wharfage on such vessels. This prescription is based on our letter No.TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 to all the Major Port Trusts including VPT in pursuance of the MOS letter No.PD-25021/7/2015-PD.1 dated 16 April 2015 of MOS directing to all Major Port Trusts to follow regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). This note is not incorporated in revised proposed SOR. The general note in this regard notified by this Authority in the said Order is incorporated in the revised SOR in the wharfage schedule.

- (b) This Authority has vide Order No.TAMP/. 52/. 2014-Genl. dated 28 November 2014 notified the Guidelines issued by the MOS on priority berthing of coastal vessel for common adoption by all Major Port Trusts and has advised the port to suitably amend their existing SOR. Since the proposed SOR did not incorporate the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port, the MOPT was requested to incorporate the same. The port has proposed only two notes and not all the conditions prescribed in the common adoption Order. The guidelines issued by the MOS and notified by this Authority in the said Order are incorporated in the revised SOR in toto.
- (c) In pursuance of Ministry of Shipping (MOS) communication vide letter No. PD/. 14033/. 101/. 2015-PD.V dated 3 February 2016 this Authority has passed a common adoption Order No. TAMP/14/2016-Misc dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating. The MOPT has proposed that if cargo is evacuated during night from 23.00 to 7.00, a rebate of ₹1.00 per tonne shall be given on the demurrage charges for cargo evacuated by road beyond free days. Apart from the proposed note, a general note as prescribed in the SOR of other Major Port Trusts is incorporated in the SOR of the MOPT in this regard.
- (xxxvii) The port had initially proposed a new tariff item as CHLD levy. The GMOEA has pointed out that CHLD workers are no more there and hence objected the proposed levy. In the revised proposed SOR, the port has deleted the CHLD levy. As per Clause 8.4. of the Tariff Policy 2015, Major Ports shall charge only for services provided for them. No notional booking of labour and other similar notional charges is permitted. The MOPT has, therefore, complied with the said provision of the Tariff Policy, 2015 issued by the Government of India.
- (xxxviii) As per clause 4.1 of the Tariff Policy, 2015, (a) additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust. (b) Additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and/or modernization of the port infrastructure facilities. As regard (a) there was no additional surplus remaining unadjusted in the last tariff Order. As regards above, the MOPT was requested to assess the additional surplus, as required under clause 4.1 of the said Tariff Policy and furnish the same for information. The MOPT has stated that it has suffered huge financial loss on account of ban on export of iron ore imposed by the Hon'ble Supreme Court. The accumulated loss is ₹250 crores. Hence, there is no surplus to be adjusted for the previous period. The Tariff Policy, 2015 does not permit to account for the past losses in the tariff fixation exercise.

For the year 2016-17 as well, the port is advised to assess the net surplus/deficit after admissible cost and 16% return till the revised rates now approved comes into effect and in case of additional surplus, if any the port to transfer the same

as per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015 and also report the position to this Authority.

- (xxxix) Clause 3.2. of the Tariff Policy 2015 stipulates that the indexation of SOR as provided in Clause 2.8 will be subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. The MOPT was, therefore, requested incorporate a suitable clause in the SOR on indexation in line with the provision stipulated in clause 3.2. Since the port has not incorporated, conditionalities to give effect to indexation of SOR to achievement of performance standard has been included in the revised SOR.
- (xl) (a) Minor typographical error observed in the rates proposed for coastal tariff is corrected. Apart from that, there are some arithmetical errors which are corrected in the revised SOR.
- (b) The port has proposed a new note stating that all port charges are to be paid in advance before availing the services. Time for payment of charges to Major Port Trust is governed by Sections 58 and 65 of the Major Port Trusts Act, 1963. That being so, it may not be necessary to prescribe the proposed note in the SOR.
- (xli) As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The MOPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes/day including container handling and for vessel side services, port has proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels, percentage of idle time at berth. The performance standard as proposed by the MOPT is approved.
- (xlii) As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2016 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2015-16 is already considered in the ARR and for the purpose of drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 April 2017 subject to achievement of Performance Standards in the year 2016-17. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI with effect from 1 April 2017 to be announced by this Authority.

The annual indexation will be from 1 April 2017 subject to the MOPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2015, stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR

at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR MOPT to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

- (xliii) The validity of the existing SOR of the MOPT was last extended till 30 June 2016 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. On 30 June 2016, the MOPT had filed a proposal for revision of the SOR which has culminated into the revised SOR approved by this Authority. As stated in our Order notifying the revised SOR of the MOPT, the (then) existing Scale of Rates including the Special rate is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xliv) As per Clause 3.8. of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order notifying the Scale of Rates in the Gazette of India. Therefore, and since the Tariff Policy, 2015 requires computation of tariff based on ARR on the actuals reported in the Audited Accounts for three years, the validity of the revised SOR is prescribed till 31 March 2019.
- (xlv) (a) As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The MOPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/. or allow higher rebates and discounts.
- (b) As stated earlier, as per Clause 2.7. the Tariff Policy 2015, it is for the MOPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
- (c) If there is any error apparent on the face of record, the MOPT may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (d) The modification proposed by MOPT in the conditionality governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/clarification furnished by MOPT. The MOPT may also for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

18.1. In the result, and for the reasons give above and based on a collective application of mind, this Authority has approved the revised SOR and the Performance Standards of the MOPT which is already notified separately.

18.2. The revised SOR has come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Scale of Rates in the Gazette of India and is in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

18.3. The MOPT has committed Performance Standard for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

18.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy, 2015. If MOPT does not fulfil the Performance Standard, the MOPT is not eligible for indexation during the next year.

18.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, Major Port Trust shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Ports within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

18.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines this Authority may publish all the information received by it from Major Port Trusts under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/Exty./4/369/16(143)]

ANNEX

FORM - 1

Computation of Annual Revenue Requirement under Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015				
Rs. in lakhs				
Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)	19734.39	19572.33	17903.48
(ii).	Management & General Overheads	6154.76	6404.06	6204.16
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	9446.86	9388.24	11234.75
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	35336.01	35364.63	35342.39
(2)	Less Adjustments:			
(i).	Estate Related Expenses			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	798.01	854.85	699.30
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	248.88	279.71	242.33
	(c) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)	291.19	308.96	325.89
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	1338.08	1443.52	1267.52
(iii).	Interest on loans	0.00	0.00	36.71
(iv).	4/5th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of exgratia payment, etc. (list out each of the items)			
	(a) Retirement Gratuities (SVRS)	0.00	0.00	241.83
	(b) Ex-gratia payments (SVRS)	0.00	0.00	584.94
	Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)]	0.00	0.00	826.77
(v).	4/5th of the Contribution to the Pension Fund	2120.00	1869.60	1860.00
(vi).	Management & General Overheads over and above 25% of the Aggregate of the Operating Expenditure and Depreciation	1171.78	1444.98	1660.78
(vii).	Expenses relevant for Tariff Fixation of Captive Berth, if any governed under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015			
	(a) Operating Expenses			
	(b) Depreciation			
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated Finance and Miscellaneous expenses (FME)			
	Subtotal 2(vii)=[(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	4629.86	4758.10	5651.78
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1 - 2)	30706.15	30606.53	29690.61
(4)	Average Expenses of Sl. No. 3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	30334.43		
(5)	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	39552.37		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	15276.53		
	(iii) Less: Net Value of Fixed Assets related to Estate Activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	2312.03		
	(iv) Less: Net Value of Fixed Assets, if any, transferred to BOT operator as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts	0.00		

	(v) Less: Net Value of Fixed Assets as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under Cl. 2.10 of the Tariff Policy 2015	0.00		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in CI 2.5 of the Working Guidelines			
	(a) Inventory	719.20		
	(b) Sundry Debtors	494.78		
	(c) Cash	2799.57		
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	4013.55		
	(viii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)-(vi)+(vii)(d)]	56530.42		
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl. No. 5(vii)	9044.87		
(7)	Annual Revenue Requirement(ARR) as on 31.03.2014 [(4)+(6)]	39379.30		
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e. @6% (7*1.06)	41742.06		
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e. @3.82% (8*1.0382)	43336.61		
(10)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2016-17 i.e. @ 0.00% (9*1.00)	43336.61		
(11)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement(ARR)	43336.61		
(11)	Revenue Estimation at the proposed SOR within the Ceiling Indexed ARR estimated at Sl.No. 10 above	19979.63		
Note :				
1) 2013-14 FME includes Rs. 30.00 Crores withdrawn from the Pension Fund for Pension Payments				
2) Sl.No. 2(iv) has not been considered for averaging over 3 years and has been deducted after the averaging				